

Morski Przegląd Gospodarczy



BULLETIN OF THE CHAMBER OF INDUSTRY AND COMMERCE AT GDYNIA

BIULETYN IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI	ORGAN PUBLIKACYJNY DELEGATURY RZĄDU DLA SPRAW WYBRZEŻA	BIULETYN ZRZESZEŃ GOSPODARCZYCH WOJ. GDAŃSKIEGO I POMORSKIEGO
Nr 11 (18) 12 (19)	Gdynia, listopad — grudzień 1947 r.	Rok II



W dniach 4 i 5 listopada odbyła się w Sopocie roczna konferencja sprawozdawczo-programowa woj. gdańskiego na tle Planu Narodowego na rok 1948. Konferencja zwołana przez Delegaturę Regionalną CUP zgromadziła wszystkich kierowników poszczególnych gałęzi życia gospodarczego na Wybrzeżu, którzy poddali generalnemu przeglądowi dotychczasowe wyniki pracy oraz plan koncepcji rozwojowej powierzonych im placówek i zagadnień. Udział w obradach Prezesa CUP — min. Bobrowskiego, Ministra Żeglugi — Rapackiego, Wiceministra Odbudowy — Żakowskiego, Wiceministra — Petrusewicza, i wielu innych przedstawicieli władz centralnych była dowodem, że konferencja miała poważne zadania i poświęcona była ważnym problemom terenowym. Miejscowe władze reprezentowali Wojewoda Gdański — inż. St. Zrałek, oraz Delegat Rządu dla Spraw Wybrzeża — Min. Eugeniusz Kwiatkowski. W ciągu dwudniowych obrad, w czasie których wygłoszono szereg programowych referatów, oraz w toku dyskusji, którą znamionował wysoki poziom fachowości i głęboka troska o rozwój tego ważnego regionu Polski poddano gruntownej analizie istotne elementy organizmu gospodarczego Wybrzeża, wytyczając szereg koncepcji rozwojowych i programowych, oraz wysunięto szereg tez odnośnie planu inwestycyjnego na rok 1948.

Ze względu na wagę tej konferencji, na ciężar gatunkowy poruszonych na niej zagadnień poświęcamy niniejszy numer „Przeglądu" odbytym obradom, zamieszczając w formie artykułów fragmenty przedstawionych przez poszczególnych referentów tez.

Jest to zarazem zamknięcie drugiego roku wydawniczego „Morskiego Przeglądu Gospodarczego", który jako jedyne tego rodzaju pismo w kraju — wierzymy — pełnił wiernie służbę na odcinku morskiej obserwacji zjawisk ekonomicznych i gospodarczej ewolucji Wybrzeża, powodując się zarówno obiektywizmem w ocenie tych zjawisk jak i najwyższą troską o właściwy kierunek ekspansji morskiej kraju.

Redakcja

Min. Czesław Bobrowski

Plany inwestycyjne CUP na Wybrzeżu

Pytanie „jak" — złączyło się z dwoma tematami, a mianowicie: z kalendarzem rozprowadzenia środków i z kalendarzem elastycznym. Istnieją trzy tematy związane z kwestią „jak". Pierwszy — kalendarz wprowadzenia kredytów w odniesieniu do kalendarza rozprowadzenia kredytów wydaje się, że warto uprzytomnić postęp, jakiego jesteśmy świadkami od początku roku 1947.

Do końca 1945 r. mieliśmy miesięczny plan kredytowy średnioterminowy; w roku 1946 już plan kwartalny; na I kwartał kredyty średnioterminowe, a na 3 kwartały następne plan sfinansowania inwestycji. W roku 1947 mieliśmy pierwszy plan pełnoroczny. Przyznaję, że opóźnienie w ustaleniu planu i pewna zwłoka w uruchomieniu kredytów istniały. Ale niesłusznym było by jednak, gdyby w tej zwłoce dopatrywać się jedynie przyczyn natury biurokratycznej, czy też niedomagań tego aparatu. Zwłoka w rozprowadzeniu kredytów w roku bieżącym — największe nasilenie na III kwartał, gros kredytowania na IV kwartał — wynika z obiektywnej ogólnej sytuacji gospodarczej tego roku. Zwłoki tej możnaby uniknąć wtedy, gdyby ustalając plan, przyjąć na rok 1947 plan minimalistyczny, dopuszczalny w obliczu istniejących zjawisk inflacyjnych w I połowie roku 1947 oraz zaniepokojeniu rynku w zakresie cen. Do czasu opanowania skutków tych zjawisk w połowie roku bieżącego szybkie uruchomienie kredytów inwestycyjnych, równałoby się zmianie realnej wartości tych kredytów. Dopiero z chwilą opanowania wspomnianych zjawisk w uzyskaniu poważnego stopnia stabilizacji, jaką mamy dziś, można było odblokować kredyty. Uchwała Rządu przewidziała, że w I półroczu zostanie otwarte tylko 40 proc. kredytów, w II półroczu 60 proc. Sezonowy układ prac inwestycyjnych nakazywałby proporcję inną. Ale układ rynku finansowego taką właśnie proporcję narzucił. Jeżeli mogliśmy uruchomić 120 proc. środków kredytowych, to dlatego, że nie spieszyliśmy się z ich uruchomieniem. Jeżeli mogliśmy dorzucić do planu wnioski złożone Izbom Ustawodawczym o kredyty dodatkowe w wysokości 20 proc., to dlatego, że kalendarz finansowania robót inwestycyjnych został uzgodniony z przebiegiem tego, co nazwane zostałoby w innej gospodarce koniunkturą. Ten kalendarz może być w przyszłym roku o tyle różny, o ile różny jest start przyszłego roku. Ten start jest nacechowany dużym spokojem i panowaniem nad rynkiem cen. Ten kalendarz może być dogodny dla inwestorów w przyszłym roku. Zjawisko nasilenia kredytów z kwartału na kwartał, będzie zjawiskiem stałym, ale mamy pozostać wierni zasadzie równoległości wzrostu pieniądza i dóbr. Tę zasadę właśnie narzuca kalendarz, nie zawsze wygodny technicznie dla inwestorów. Jasnym jest, że wybór musi pójść na rzecz kalendarza mniej dogodnego, ale przy szerszym planie — nie zaś minimalistycznym.

Drugi problem z płaszczyzny „jak będą finansowane inwestycje" — to problem elastycznych kredytów rezerwowych. To zagadnienie, które wzbudziło zainteresowanie na sali, występuje z całą jasnością, jeżeli narzuca się je na pewną falę rozwojową, już przebytą. Kredyty rezerwowe, elastyczne i luźne, były jedynymi jakie w ogóle mogły grać w 1945 roku i na pewno miały znakomitą przewagę nad inną formą kredytowania w r. 1946; w roku zaś 1947 odegrały rolę podwójną, a w 1948 roku stałyby się narzędziem obosiecznym. Poważne kredyty rezerwowe, przyznane terenowo czy branżowo, musiały być z góry odjęte od kredytów przyznanych na potrzeby planowane. W ramach tej sumy im większe będą rezerwowe kredyty, tym mniejsze będą środki przyznane na inwestycje z góry przewidziane. W tym roku resorty, rozdysponowujące środki, miały na uwadze fakt posiadania przez teren Wybrzeża lokalnych rezerw.

Trzeci problem z zakresu „jak" przedstawia się następująco: W tym roku mieliśmy równolegle dwa zjawiska — z jednej strony inwestycje pozaplanowe, wykonywane pomimo iż nie były przewidziane w planie, a więc inwestycje samodzielne oraz z drugiej strony mieliśmy wypadki niewykorzystywania środków własnych, poszczególnych jednostek gospodarczych, objętych planem kredytów.

Oba zjawiska są sprzeczne z założeniami gospodarki planowej. W tym roku z całym spokojem przyjmowaliśmy do wiadomości naruszenie dyscypliny planowania, zdając sobie sprawę, że dyscyplina planowa może rosnąć stopniowo — tylko współmiernie do doskonałości planowania. W miarę jednak poprawy planowania inwestycyjnego, postulat dyscypliny planu musi rosnąć. Równocześnie z tym musi rosnąć przestrzeganie postulatu planu użycia środków własnych. Poza tym jest rzeczą właściwie niemożliwą, i było by to sprzeczne z założeniami planowania, gdybyśmy mówili w sposób ryczałtowy tzn. przeznaczony — „ile na region". Nie dlatego sprzeczne, że naszą techniką planowania jest planowanie branżowe i resortowe, ale dlatego, że sposób ryczałtowy oznacza wejście na drogę dystrybucji i kontyngentów kredytowych, a nie na obraną drogę — drogę rozważań porównawczej celowości, efektywności każdego nakładu.

Pewną ogólną orientację, bez wymienienia konkretnych cyfr, można dać już w chwili obecnej. Doświadczenie roku bieżącego wskazuje, że wbrew pozorom, tylko w niektórych dziedzinach grał rolę limit finansowy, a nie materiałowy i rzeczowy. W większości dziedzin, gdyby pojedynczym inwestorom zostały kredyty zwiększone o 10 proc. okazałoby się, że brakuje pokrycia materiałowego, względnie brakuje rąk roboczych. Wbrew psychice pojedynczych inwestorów wyczerpalibyśmy niemal całkowicie limit materiałowy i rąk roboczych. Tym samym, abstrahując od rozważań finansowych, trzeba powiedzieć, że wzrost planu tegorocznego, może być współmierny do możliwości roboczych. Przy czym, jeżeli chodzi o ręce robocze, to nasz plan inwestycyjny coraz bardziej wymaga w każdej dziedzinie pracy kwalifikowanej,a pod względem materiałowym wymaga coraz bardziej skomplikowanych urządzeń inwestycyjnych.

Jeżeli w naszych warunkach mówimy o „skomplikowanych urządzeniach inwestycyjnych" — to słowa te stanowią niemal synonim określenia „import". Jesteśmy skromnym producentem złożonych dóbr inwestycyjnych; jesteśmy w zakresie szeregu dóbr inwestycyjnych złożonych zależnie od importu, a praktycznym limitem tegorocznego planu, są przede wszystkim nasze możliwości eksportowe i potrzeby importowe. Wchodzi tu więc w grę zagadnienie bilansu płatniczego. W zakresie zagadnienia portów, jest chyba rzeczą zbędną wyjaśniać, że wysiłek, jaki podejmujemy na odcinku Szczecina — wysiłek finansowy, rzeczowy i organizacyjny, jest nie tylko olbrzymi, ale wymaga bezpośredniej pomocy, wymaga pomocy ludzkiej, rezygnacji z obciążenia tego samego strumienia materiałowego, z którego czerpią oba zespoły portowe. Jeśli się zważy, że odcinek portów jest dominującym, należy z góry liczyć się z tym, że zjawiska nadproporcjonalnego wzrostu na tym terenie wystąpić nie mogą. Właściwym do rozważań nie jest pytanie „ile"; nie jest to zagadnienie o ile więcej niż w zeszłym roku, i jaki to procent całego planu inwestycyjnego. Plan może być krzywdzący dla rejonu, jeżeli zbuduje się go fałszywie i nie zaspokoi elementarnych potrzeb regionu. Nie w procencie, tylko w prawidłowej hierarchii zaspokojenie potrzeb leży słuszność zaspokojenia potrzeb regionu.

Dlatego istotnym i najważniejszym jest pytanie: — „na co?" Na co pójdą środki inwestycyjne? Istnieją dziedziny, które mają przywilej starszeństwa. Dziedzina rybołówstwa posiada przywilej starszeństwa. Pierwszy etap w tym zakresie mamy za sobą. Istnieją dziedziny, które mają charakter

pracy ciągły; a więc w pierwszym rzędzie porty, które od początku stanowią zagadnienie kluczowe, analizowane w całej rozciągłości ich potrzeb. Następnie zagadnienie Żuław, które bez dostatecznej uwagi społeczeństwa, bez dostatecznej wcześniejszej uwagi ze strony niektórych czynników centralnych, zostały po cichu wypchnięte na plan pierwszy, nabrały zdrowego rozpędu i mają już dziś charakter ciągły. Dalej zagadnienie stoczni i Elbląga. Są to wyraźne dwa punkty na tym terenie o innym rytmie rozwojowym niż reszta. Stanęliśmy w obliczu „decyzji stoczniowej"; przez decyzję stoczniową rozumiemy doinwestowanie stoczni. Decyzja stoczniowa jest decyzją bardzo trudną, jest jedną z kilkunastu może decyzji odbiegających od ogólnego stylu naszego planu inwestycyjnego w obecnym etapie. Styl roku 1950 — jest to próba wyprzedzenia o dwa lata stylu, którego powszechnie jeszcze nie ma. Stocznie nie są jedynym wyjątkiem od tej reguły. Doinwestowanie stoczni, to w przeważnej mierze sprzęt zagraniczny — a więc trudności na odcinku importowym. Jest to decyzja trudna, bo trudne są efekty produkcyjne.

Tym wszystkim rachunkom można tylko przeciwstawić związek tego problemu z innymi odcinkami życia gospodarczego i ambicję. Na odcinku stoczni ambicja wygrała. Że ambicja ta nie wygrała wcześniej, myślę, że stało się dobrze. Sądzę, że gdybyśmy ambicję wygrali wcześniej — nie byłoby wtedy połączenia z rachunkiem; a dziś połączenie takie mamy.

Drugim, kolejnym zagadnieniem jest Elbląg. Wystarczy usłyszeć cyfrę wolnych mieszkań w Elblągu i brakujących mieszkań w Gdańsku, jak również wystarczy usłyszeć porównawcze koszty budowy tu i odbudowy tam, żeby mieć świadomość, iż istnieje jakaś potencjalna fabryka, która ma rozwiązać problem mieszkaniowy. Chcę uświadomić, że w w procesie inwestycji koszt budowy mieszkań robotniczych w większych gałęziach przemysłu jest wyższy od kosztu inwestycji fabrycznej. Jest niewiele przemysłów (ciężka chemia, hutnictwo), gdzie inwestycja na jednego zatrudnionego w naszym zakładzie jest wyższa od inwestycji na mieszkanie. Z tego rachunku wynika, że dla dziedzin, które mamy tworzyć na nowo i które nie mają przymusu lokalizacji — Elbląg z jego uszkodzonym olbrzymim rezerwuarem mieszkań jest miejscem najwłaściwszym. Stąd teza, znana powszechnie: sztandarowego obiektu przemysłowego w Elblągu, która wymaga uzdolnienia Elbląga do przyjęcia odpowiedniej ilości ludzi bezpośrednio czynnych w tych zakładach. Te dwa zagadnienia: uruchomienie stoczni i aktywizacji Elbląga będą dominujące dla lat 1948 i 1949. Wydaje się, że w porównaniu ze znaczeniem tych dwóch problemów nie ma zakładu o współmiernym znaczeniu i współmiernej możliwości uzyskania równie szybkiego efektu, o równej realności i podobnym stopniu badania. Reszta zagadnień musi czekać swojej kolejności, tak jak czekał Elbląg i stocznie.

Nie wchodząc w bliższe rozważania na temat roku 1949 chcę parę słów powiedzieć, jak na tle tego, co mówimy o roku 1948-tym, zarysowuje się zakończenie planu w rejonie Gdańska. Uważać można za rzecz pewną, że cyfry masowego przeładunku w portach będą wyższe niż przewidziane w planie trzyletnim. Właściwie już dziś jesteśmy świadomi, że osiągnięte zostanie zadanie wyższe, niż przewiduje plan trzyletni. Na odcinku zagospodarowania odlogów — gros robót w całej Polsce zostanie wykonane do 1949 r., tak jak przewidywaliśmy w planie. W związku zaś z koncesją i w związku ze sprawą stoczni zjawia się zupełnie nowy element — w planie nieprzewidziany. Idziemy bowiem dalej na odcinku stoczni niż implikowały cyfry planu trzyletniego. Elbląg zdobywa miejsce, którego w planie trzyletnim nie ma.

Można więc dziś stwierdzić, że przy całej kompresji planów finansowania inwestycji, że przy wszystkich trudnościach tegorocznych, — ze zdecydowaną wiarą i ambicją — mówimy o perspektywach, które prowadzą nas dalej niż perspetywy, które rok temu wydawały się wielu — zbyt ambitne.

Inż. Eugeniusz Kwiatkowski

Funkcjonalne powiązania w realizacji planu państwowego na Wybrzeżu

W ramach polityki gospodarczego planowania całe Wybrzeże Polskie winno zająć jedno z naczelnych miejsc w hierarchii zagadnień państwowych. Jego plan zagospodarowania i eksploatacji na roku 1948 i 1949 musi być zbadany i rozważony bardziej fachowo, bardziej umiejętnie, sumiennie i szczegółowo, niż wiele innych planów regionalnych. Tu bowiem leży jedna z nielicznych kluczowych pozycji, które zadecydują już w niedalekiej przyszłości nie tylko o powodzeniu całego planu państwowego, ale i o losach Polski i naszego narodu w zespole europejskim. Tu, na wybrzeżu morskim, pomiędzy ujściem Odry i ujściem Wisły, zamyka się najbardziej charakterystyczna dominanta, nadająca piętno tej nowej Polsce, która narodziła się w roku 1944/45. Tu odzyskane zostały potencjonalne wartości historyczne, — zagubione przed wiekami, które stawiają rządy nowej Polski w sposób nieunikniony przed koniecznością nowego, dziejowego egzaminu wielkiej dojrzałości. Tu wreszcie spoczywają narazie utajone, ale potężne siły, które mogą systematycznie przetwarzać się na dźwignię gruntownej przebudowy stuktury i psychiki polskiej, które z zatęchłego zaścianka prymitywów gospodarczych i cywilizacyjnych mogą nas stopniowo wyprowadzić na drogę wielkiego postępu i prawdziwej nowoczesnej techniczno-naukowej cywilizacji.

Tezy te nie wymagają dodatkowej podmurówki w rozwlekłej argumentacji. Mają one bowiem charakter aksjomatów, które uzasadnia sama historia rozwoju cywilizacyjnego narodów na przestrzeni wszystkich wieków, które potwierdziła i nasza świeża historia w okresie międzywojennym. Nawet w samym okresie ostatniej wojny nie mieliśmy bardziej niezawodnego i bardziej czynnego sprzymierzeńca w świecie, jak właśnie nasza własna, aktywna praca na tym zduszonym kawałeczku własnej granicy morskiej. Był to funkcjonalizm polityczny emanujący z funkcjonalizmu morskiego Polski międzywojennej.

Obecnie należy podkreślić jeszcze jeden moment, ważki dla omawianego zagadnienia. Oto im bardziej ciąży nad jakimś regionem wyraźna, zdecydowana, jednokierunkowa dominanta, tym głębiej i szerzej wciska się i przenika funkcjonalizm we wszystkie, najodleglejsze przejawy i zakamarki życia gospodarczego i społecznego. Dostrzeżenie tego kapitalnego — z punktu widzenia metody planowania — zjawisko jest oczywiście znacznie ułatwione w sytuacji odwróconej. Gdy opracowujemy plany dla terenów pozbawionych dominanty, nieobciążonych przemożnym akcentem charakterystycznym, o wielkim ciężarze gatunkowym, to wówczas skutki niedostrzeżenia lub zlekceważenia niektórych powiązań funkcjonalnych pozostają bez zasadniczego wpływu na realizację całokształtu planu. I ludzie, i zjawiska gospodarcze podstawowe i wtórne, obracają się wówczas w licznych zamkniętych w sobie cyklach ekonomicznych. Nawet bowiem w obrębie gospodarki planowej prawo automatyzmu gospodarczego nie traci całkowicie swego waloru. Decydujące znaczenie posiada wówczas suma aktywizmu gospodarczego w danym okręgu, a jeden cykl zagadnień rozwija się przynajmniej częściowo niezależnie od drugiego. Inaczej sumują się rezultaty polityki gospodarczego planowania w okręgach poddanych dyscyplinie osiowej dominanty. Zmiana jednego paremestru równowagi obala tak samo katastrofalnie całą kunsztowną konstrukcję planu, jak obaliłoby równowagę we wszechświecie unicestwienie jednej planety w systemie krążenia ustroju słonecznego.

W omawianym zagadnieniu dominantą tego regionu jest morze. — Wszystkie nerwy całego organizmu wybrzeża prowadzą w kierunku morza. Całe życie milionowej rzeszy ludzkiej jest funkcyjnie uzależniona od niego. Mieliśmy małą przejściową próbę ciężaru gatunkowego tej dominanty w okresie zimowym roku bieżącego. Port gdański unieruchomiony został na przeciąg 70 dni, port gdyński przez 55 dni, razem w obu portach utraciliśmy 125 dni pracy. Pomimo największych wysiłków i rekordów przeładunkowych, uzyskiwanych na przeciążonych i zdezolowanych kranach w lecie br., nie możemy wypełnić w roku bieżącym planu państwowego ustalonego w r. 1947 dla Gdyni i Gdańska. Wówczas to — w zimie — przejawiło się silne bezrobocie na Wybrzeżu, w kopalniach, potworzyły się hałdy węglowe, przemysł włókienniczy pracował resztkami surowca, przemysł hutniczy odczuwał brak rudy, dostawa maszyn przemysłowych uległa zwłoce, rybołówstwo morskie zamarło, fabryki konserwowe i wędzarnie zostały unieruchomione, fundusz wyrównawczy robotników portowych wyczerpał się, sytuacja aprowizacyjna w kraju pogorszyła się.

Rozważając zagadnienie odbudowy i zagospodarowania wybrzeża nie można ani na chwilę tracić tej świadomości, że tu następuje największe zagęszczenie problematyki techniczno-gospodarczej w stosunku do terenu całego państwa oraz, że właśnie tu nastąpiły po wojnie najgłębsze, najbardziej fundamentalne przeobrażenia strukturalno - gospodarcze.

Teren ten jest charakterystyczny tym, że narazie w dwu punktach wybrzeża, na przestrzeni kilkunastu kilometrów, skondensowało się olbrzymie natężenie ruchu towarowego. — Stopień tego natężenia nie ma prawie precedensu w całej Polsce. Obrót wagonów kolejowych na tej znikomo małej przestrzeni wynosi okrągłe 10 procent obrotu wagonowego całego obszaru państwa. Pod względem ruchu masowego Bałtyk odgrywał w świecie wcale nie poślednią rolę, a sama Polska dawała zwyż jedną trzecią obrotów ogólnych. Towary polskie, które docierały do najdalszych rynków zbytu drogą morską, reprezentowały niejednokrotnie dwudziestokrotnie wyższą wartość, niż średnio każda tona eksportowana granicą lądową. Morze więc otwierało możliwości wymiany pracy ludzkiej, kwalifikowanej i cennej, czyli harmonizowało z zasadniczą tezą Prezesa Centralnego Urzędu Planowania sformułowaną we wrześniu 1946 roku przez Krajową Radę Narodową, a głoszącą, że nie można dążyć do odtworzenia wyłącznie kapitału materiałowego, przy postępującym niszczeniu kapitału ludzkiego. Jeżeli uznajemy aksjomat, że elementy komunikacyjne są najważniejszym, wstępnym czynnikiem i zarazem sprawdzianem rozwoju i dynamizmu gospodarczego, to musimy stwierdzić następnie, że w okręgach portowych natężenie komunikacyjne jest cechą dominującą. Obok kolei żelaznych — obok gęstej sieci dróg bitych, na których kursuje wzwyż 7000 własnych pojazdów mechan. okręgu Gdańsk — Gdynia, obok dróg morskich, okręg ten posiada wielką sieć dróg wodnych śródlądowych, poważne urządzenia i potrzeby telekomunikacyjne i sieć połączeń lotniczych. Jest jasne że na Wybrzeżu koncentruje się cały ruch towarowy i pasażerski morski. Ale również żaden okręg w Polsce nie posiada tak bogatej i tak jeszcze nie wykorzystanej sieci dróg wodnych śródlądowych, jak okręg centralnego i wschodniego Pomorza. Prawie 450 km wynoszą tu główne i lokalne uporządkowane drogi żeglugowe, na 1245 km tych dróg w całej Polsce.

Wreszcie trzeba zwrócić uwagę na konsekwencje głebokiej metamorfozy struktualnej, która zaszła tu na Wybrzeżu w latach 1945 — 46 i która nie pozostaje bez istotnego wpływu na funkcyjne powiązania w realizacji planu państwowego na tym terenie. Mamy w nowej Polsce okręgi gospodarcze, które w wypracowywaniu dochodu społecznego posiadają bez wątpienia wielokrotnie większy ciężar gatunkowy niż Wybrzeże. Ale tam na Śląsku, na Ziemiach Odzyskanych, w Warszawie, źródła dynamizmu gospodarczego w zasadzie nie uległy zmianie. Przełom tam dokonany przeorał może glebę społeczną aż do samego dna. Zmieniła się osoba dysponenta gospodarczego, zmieniły się zasady rozdziału dochodu narodowego, zmianie uległy dyspozycje kapitałowe. Ale warsztat pracy pozostał w zasadzie ten sam. Kopalnie wydobywają nadal węgiel i rudę — fabryki zatrudnione są prawie przez tych samych lub podobnych pracowników umysłowych i fizycznych, huty nadal wytapiają żelazo i produkują stal, urzędnicy pracują w biurach — koleje wykonują usługi transportowe a na ziemiach dawnych i nowych orze i sieje chłop polski. Na Wybrzeżu zaś zanikły dawne siły dynamizmu rozwojowego aż do najgłębszych korzeni i trzeba je uformować, stworzyć, wypielęgnować od podstaw.

To bowiem, co nazywamy dziś tak pięknie „uprawą morza", to, co formuje morski instynkt narodu, to co za pośrednictwem morza mnoży w całym narodzie wartości gospodarcze, cywilizacyjne i kulturalne, nie sprowadza się jedynie do masowego przeładunku prostych towarów, surowców i półproduktów przy pomocy urządzeń mechanicznych w portach morskich. Gdyby społeczeństwo polskie tak patrzyło na nieoceniony wprost aktyw, który wnosi do naszej historii obok Gdyni nowa Polska w postaci Szczecina i Gdańska, Kołobrzega i Elbląga, Darłowa i Ustki, to byłby to drugi historyczny błąd, nie mniejszy od błędu „morskiego" Polski staroszlacheckiej. Kraj wybrzeża Bałtyku, ziemia nadmorska nowej Polski położona prawie w centrum Europy, jest zbyt cenna, zbyt wartościowa, zbyt łakoma dla wszystkich dynamizmów politycznych, by mógł tu egzystować system choćby potężnego prymitywu gospodarczego, wyrażającego się tylko pracą przeładunkową.

Przed wojną w samym Gdańsku istniało kilka tysięcy towarzystw akcyjnych, spółek z ogr. poręką, przedsiębiorstw indywidualnych, domów handlowych, instytucji bankowych i usługowych, których pracownicy — nieraz od wielu generacji — żyli i pracowali bezpośrednio na morzu. Oni sami dysponowali i aktywizowali handel morski, oni tworzyli w miarę potrzeby nowe instytucje usługowe, oni badali odległe rynki zamorskie, oni spędzali część życia w służbie funkcji handlowych na statkach, oni w lot chwytali każdą okazję wykorzystania wartości istniejących potencjonalnie na morzu. Oni mieli instynktowne, wrośnięte tradycyjnie w korę mózgową i rdzeń pacierzowy poczucie, że porty morskie, że wybrzeże zainwestowane technicznie — jest potężnym, ale tylko jednym z dwu koniecznych biegunów elektrycznych, który dla swej czynności i skuteczności wymaga — poprzez flotowe linie wysokiego napięcia ruchu — wyszukiwania codziennie drugiego bieguna elektrycznego w odległym, nieznanym i rozproszonym świecie. Ten zaś prąd bogactwa narodowego biegnący poprzez morza, zmienia ustawicznie swoje kierunki swoje własne szczyty, swoje punkty odbiorcze. To samo działo się w Szczecinie, to samo było „in statu nascendi" w Gdyni, ta sama atmosfera panowała na całym pasie wybrzeża morskiego, gdziekolwiek przylgnął do niego naród, rozumujący funkcję morza i znający metody jego spożytkowania. To nie urządzenia przemysłowe, techniczne, komunikacyjne, usługowe, były potęgą tych środowisk ludzkich, to nie kapitał usymbolizowany w określonych warsztatach pracy był ich siłą, ale ich mózgi, ich doświadczenia, ich energia i śmiałość ich żądza pracy, czynu i sukcesu osobistego, poprzez ustawiczną czujność i ryzykanctwo, stanowiła rdzeń tych wartości, które wynikają z uprawy morza. Tego w prostej sukcesji ani przejąć, ani uspołecznić nie podobna.

Te wartości musimy sami wypracować, a posiew tej pracy musi się znaleźć i przejawić w ramach Planu Narodowego planu odbudowy i zagospodarowania Wybrzeża. Rolnictwo, przemysł, komunikację, urządzenia portowe, flotę handlową, gmachy państwowe i domy mieszkalne, urządzenia użyteczności publicznej i zakłady energetyczne możemy odbudować lub nawet rozbudować. Gospodarstwo wybrzeża, jako całość, jako zjawisko, zawarte w pojęciu szeroko pomyślanej „uprawy morza" musimy organizować i tworzyć nowe od podstaw zarówno w faktach ekonomicznych, jak i w umysłach ludzkich. — Nie możemy w pracy tej maszerować po prostu na śladach przeszłości. Bezpośrednio po wojnie wybrzeże to jest zlepkiem czterech heterogenicznych elementów regionalnych, o różnej strukturze gospodarczej i różnej dynamice ekonomicznej. Prawie wszędzie działały tu sztuczne podniety rozwojowe, stojące wzajemnie do siebie w opozycji. To wybrzeże w nowych warunkach geopolitycznych musi się stać w ciągu życia jednej generacji

żwartym i jednorodnym panem polskiego wybrzeża, służącego polskim celom gospodarczym.

Sam plan odbudowy portów centralnych jest zestawiony na rok 1948 nie tylko konkretnie, ale i oględnie z punktu widzenia finansowego. — Przy cyfrowym wzroście sumarycznych wydatków na plan inwestycyjny państwa w roku 1948 o 60 proc. w stosunku do roku bieżącego, przy wzroście kosztów budowy między końcem r. 1946 i r. 1947 o zwyż 50 proc., program finansowy inwestycji państwowych w obu portach centralnych na r. 1948 wzrasta tylko o 40 proc., a łącznie z inwestycjami portowymi Centrali Zbytu Produktów Przemysłu Węglowego o okr. 45 procent. Cechą znamienną pracy urządzeń portowych jest to, że nie mogą one pracować i nie pracują nigdzie trwale na pełnych obrotach. 20 proc. rezerwę w urządzeniach przeładunkowych i 30 proc. rezerwę w urządzeniach magazynowych uważa się za normalną i niezbędną. Ani dziś, ani w latach najbliższych my tej rezerwy posiadać nie możemy i nie będziemy. Ale nie możemy odwrotnie osiągnąć stale rekordów na zniszczonych kranach i przeciążonych urządzeniach. Poprawa technicznych urządzeń przeładunkowych spowodowała już obecnie, że mimo skrócenia czasu normalnego dla przeładunku węgla w roku bieżącym o 12 godzin, tzw. postojowe, za przetrzymanie wagonów wyniosło w roku 1947 prawie jedną piątą tego, co w roku 1946. Postojowe wagonów oznacza wielomilionowe straty bezpośrednie dla gospodarstwa narodowego, a postojowe dla statków oblicza się w setkach tysięcy dolarów rocznie. Jesteśmy zbyt biedni, by nie przeciwstawić się zdecydowanie takiemu marnotrawstwu wspólnych środków oszczędnościowych na pracy społeczeństwa. Dlatego plan portowy uważać należy za najważniejszy, za osiowy dla odbudowy całego regionu i do niego należy dostosować wiele innych postulatów nakładowych, tak, aby skoordynowany rezultat wysiłków umożliwił osiągnięcie zadań i celów nałożonych jako obligatoryjne przez plan rzeczowy na wybrzeże.

Funkcyjnie bezpośrednio z rozbudową urządzeń portowych związane są **inwestycje komunikacyjne i energetyczne.** W dziale pierwszym poza szeroką skalą drobnych remontów i melioracji ruchowych na kolejach i liniach kolejowych w portach, do zagadnień najważniejszych należą: otwarcie mostu kolejowego w Tczewie i doprowadzenie linii kolejowej Działdowo — Iława — Malbork — Tczew do stanu linii komunikacyjnej pierwszej klasy. Otworzy to nowy szlak komunikacyjny dla portów centralnych, skróci bardzo znacznie komunikację osobową między wybrzeżem i stolicą, a wreszcie pozwoli mówić realnie o aktywizacji gospodarczej zaniedbanych powiatów prawobrzeżnych Wisły. Do ważnych zadań należą również: odbudowa linii Prabuty — Myślice — Elbląg, rekonstrukcja i rozbudowa kolejek wąskotorowych na Żuławach i w okręgu Kwidzynia oraz stały wysiłek w podnoszeniu przelotności linii, zmierzając np. przez dostosowanie parowozów i standartowych wagonów do zwiększenia składu poszczególnych pociągów do 2·500 t wagi brutto. Na drogach wodnych i śródlądowych musimy zmierzać do przełamania tej bierności i trzeba to wyznać, tej indolencji, której byliśmy świadkami w okresie międzywojennym. Tu może się dokonać postęp wprost o charakterze przełomowym. Stan techniczny dróg wodnych i taboru paraliżował wówczas wszystkie programowe wysiłki kilkunastu zapaleńców i fachowców, którzy znali osiągnięcia zagraniczne zarówno na zachodzie, jak i na wschodzie Polski. Tak np. w ZSRR drogi wodne reprezentują pierwszorzędny czynnik komunikacyjny i aktywizacji gospodarczej kraju. W każdym zaś razie należy z całym naciskiem podkreślić, że stale załamujący się odpływ Wisły stawia nas coraz wyraźniej przed odpowiedzialnością za możliwą w czasie wylewu katastrofę żywiołową, ponownego zalania wielkich terenów depresyjnych.

Dróg bitych, utrzymanych na terenie woj. gdańskiego przez państwo mamy ok. 1.800 km. Program rekonstrukcji zniszczeń wojennych na drogach został wykonany dotychczas mimo wysiłku ludzkiego tylko w minimalnym zakresie. Jeżeli nawet miałoby się okazać, że ze względu na inne potrzeby państwowe nie będzie można w r. 1948 przerwać procesów dekapitalizacyjnych na drogach, to i wówczas do zadań najpilniejszych regionu zaliczyć trzeba: dokończenie przebudowy trasy Gdańsk — Tczew i Tczew — Malbork, podjęcie rekonstrukcji szlaków komunikacyjnych na Żuławach i zabezpieczenie arterii komunikacyjnej w stronę Szczecina przez Wejherowo — Lębork. Do pilnych konieczności należy również dokończenie odbudowy mostu drogowego przez Wisłę pod Kmybawą — tworzącego normalne połączenie między prawo i lewobrzeżnymi powiatami nadwiślańskimi i dokończenie remontu mostu pontonowego, zatopionego w okolicy Łożysk. W dziedzinie telekomunikacyjnej najpilniejszą jest sprawa włączenia Gdyni do automatycznej sieci miejskiej Gdańska i Sopot.

Drugim czynnikiem obok komunikacji, związanym ściśle funkcyjnie z programem portowym, jest energetyka. Jest ustalonym aksjomatem, że inwestycje energetyczne są fundamentalnym warunkiem normalizacji pracy w portach, że należą do grupy tych inwestycji, które winny wyprzedzać plan czynny, że w swej realizacji wymagają dziś znacznego czasokresu przygotowań, że ich zdolność usługowa wzrasta stopniowo dużymi skokami, a zapotrzebowanie na te usługi wzrasta szybko w linii ciągłej. Chwilowo i na okres najbliższy potrzeby energetyki w okręgu centralnym Wybrzeża nie obciążają planu państwowego zbyt poważnymi sumami, jakkolwiek na rok 1948 w stosunku do roku bieżącego i roku ubiegłego zaznaczają poważną zwyżkę. Istota problematu doraźnego wynika wyraźnie z następujących faktów:

Zdolność pokrywania szczytów zapotrzebowania wynosi w naszych elektrowniach cieplnych i wodnych — 34.700 kW. Szczyt rzeczywisty wynosi już obecnie 33.200 kW. Zapotrzebowanie w portach, w przemyśle, w miastach, a nawet na wsi, zelektryfikowanych w zachodnich i wschodnich powiatach w okresie przedwojennym do 85 procent, wzrasta systematycznie i szybko. Na koniec roku 1949, zgodnie z planem gospodarczego rozwoju przewiduje się szczyty zapotrzebowania na 60.000 kW. Sytuacja więc jest na pierwszy rzut oka fatalna. Należy jednak dodać, że mocy zainstalowanej w 35 siłowniach mamy nominalnie 59.8000 kW i możemy korzystać częściowo z nadwyżki mocy elektrowni elbląskiej. Wymagane są natomiast we wszystkich grupach siłowni regionu pewne uzupełnienia i adaptacje, by zbliżyć nie tylko moc rozporządzalną do zainstalowanej, ale i do praktycznego zapotrzebowania szczytowego. Równolegle zaś należy podjąć wstępne przygotowania dla skoordynowania zadań energetyki z przyszłymi, planowanymi zadaniami Wybrzeża.

Z instytucji, związanych bezpośrednio z problematyką morską i wywierających znaczny wpływ na zbliżenie człowieka i morza należy wymienić trzy najskuteczniejsze: **Główny Inspektorat Rybołówstwa Morskiego, Zjednoczenie Stoczni Polskich i Żeglugę.**

Wreszcie z problematów najbardziej zasadniczych, najaktualniejszych, najsilniej funkcyjnie związanych z tym, co się dzieje w portach — trzeba wymienić budownictwo mieszkalne, odbudowę i uporządkowanie miast w całym komplecie zjawisk społecznych, kulturalnych, sanitarnych, gospodarczych związanych ściśle z pojęciem nowoczesnego ośrodka miejskiego. Musimy tu mieć odwagę spojrzenia prawdzie w oczy. Ten dylemat nie jest rozgryziony. — Istnieje szereg obiektywnych przyczyn dlaczego się tak dzieje. Hierarchia potrzeb i konieczności zepchnęła to zagadnienie u nas na plan drugi. Dyr. Secomski we wrześniowym numerze czasopisma „Państwo i Prawo" wskazuje, że z szeregu państw, posługujących się planem gospodarczym, my właśnie poświęcamy najmniejszy odsetek na budownictwo, np. dwa razy mniejszy odsetek niż prawie niezniszczona Czechosłowacja Zapewne te przyczyny istnieć będą u nas jeszcze przez czas dłuższy. Ale ważną jest świadomość dymensji tego problematu. Odbudowa wsi i miast w r. 1947 w całym zniszczonym okręgu gdańskim, bez kredytów rezerwowych Delegatury Rządu, których w roku 1948 nie będzie, pochłonęła dwa razy tyle, ile na roku 1948 preliminują wydać np. Targi Gdańskie, trzy razy mniej niż preliminują Stocznie na rok 1948, a 28 razy mniej niż wydała na rok 1947 na odbudowę Warszawa, wedle wypowiedzi sejmowej Min. Skarbu.

Te uwagi oczywiście nie wyczerpują wielkiego tematu. Z zagadnieniami morskimi wiążą się funkcyjnie rozliczne tematy referowane oddzielnie lub nawet pominięte z konieczności w systematycznych sprawozdaniach. Okręgi nadmorskie posiadają swój własny, charakterystyczny przemysł, swój specyficzny handel, swój przemysł handlowy, swoje odrębne branże usługowe, swoje rzemiosło, często swoje banki eksportowe, rybackie, a obok tego wszystkiego rozwijają zadania ogólne, podejmują pracę i wysiłki gospodarcze, społeczne i kulturalne właściwe dla wszystkich wielkich skupisk ludzkich.

Całe Wybrzeże morskie staje się wielką funkcją przejawu żywotności naszego narodu, wbrew wszystkim spustoszeniom i wszystkim trudnościom. Ponad planem państwowym zawisły dwie sprzeczne tendencje, ustawiły się dwie wojujące armie.

Jedna armia domaga się natarczywie zerwania z krytykowaną i krytyczną przeszłością, z przeszłością bardzo dawną, międzywojenną i okupacyjną. Ona jest zbuntowana przeciwko gruzom i ruinom życia, przeciwko odłogom i marnotrawstwu energii narodowej, przeciwko procesowi stopniowej, ściśle dawkowanej rekonwalescencji. Ona pragnie natychmiastowego wymaszerowania całego narodu w granice cywilizowanego życia i jako takiego dobrobytu, odtrącając wszystkie zapory i trudności siłą swego entuzjazmu.

Druga armia jest wyposażona w uzbrojenie ekonomiczne, racjonalistyczne oraz w zasób doświadczenia. Pierwsza, wpatrzona jest w funkcjonalizm potrzeb, druga bada funkcje możliwości i jej skutki. Ta druga jest przeciwniczką wojny błyskawicznej z upadkiem cywilizacyjnym i gospodarczym narodu po największym w dziejach kataklizmie militarnym. Ona bowiem wie, czym się kończą zwykle wojny błyskawiczne, ale jest tu i militarny paradoks.

Obie armie mają tego samego wodza, któremu na imię: CUP. On musi znaleźć w tym splocie wielkich powiązań najkorzystniejszy kompromis. Dziś idzie tylko o to, by przy rozstrzyganiu potrzeb Wybrzeża zachowały pełny walor słowa Prezesa CUP-u, min. Bobrowskiego, który stwierdził, że „w wykonywaniu każdego planu poza elementem wymiernym, elementem administracyjnym, poza nakładem kapitałowym, jest jeszcze element nie wymierny: mobilizacja energii ludzkiej".

Jeśli plan na r. 1948 będzie odbiciem realnym tej tezy, Wybrzeże przełamie własne trudności i wypełni nakazy płynące z Narodowego Planu Gospodarczego.

Mgr Antoni Skotnicki

Udział Biura Regionalnego CUP w Gdańsku w planowaniu gospodarczym

Niezależnie od prac Centralnego Urzędu Planowania w Warszawie, Biuro Regionalne w Gdańsku podjęło się próby wypracowania regionalnego programu inwestycyjnego dla województwa gdańskiego na rok 1948. Do współpracy nad tym planem zostało — po raz pierwszy na naszym terenie — zaproszone grono osób ze świata gospodarczego, specjaliści oraz ludzie nauki. Powierzono tym ludziom do opracowania szereg zagadnień odnośnie portów, żeglugi, rybactwa, odbudowy miast, Żuław, handlu, przemysłu, komunikacji, rolnictwa itd. Celem tych opracowań, biorąc za podstawę Trzyletni Naronowy Plan Odbudowy, miało być stworzenie kryteriów naukowo-ekonomicznych do planu na rok 1948 Dzięki temu zespołowi ludzi zostały wypracowane podstawowe elementy planu, które następnie posłużą do opracowania ogólnego, syntetycznego i zharmonizowanego programu inwestycyjnego dla województwa gdańskiego na rok 1948.

Referowane dziś Czynnikom Rządowym postulaty województwa gdańskiego, uzupełnione następnie szeroką i rzeczową dyskusją, posłużą do oceny naszych potrzeb i zajęcia stanowiska do przedłożonego przez nas programu.

Należy podkreślić, że obszar województwa gdańskiego znajduje się — w okresie planu trzyletniego — w warunkach szczególnych, które są charakteryzowane przez następujące okoliczności:

1) W roku 1945 potrzeby gospodarcze Państwa, dyktowane koniecznością i nagłością wysyłki węgla i przyjęcia dostaw unrrowskich dla kraju, skoncentrowały swoje impulsy głównie na terenie Gdańsk — Gdynia. Podczas gdy województwo szczecińskie zajęte było jeszcze w tym czasie wypieraniem niemieckiego elementu i powoli przygotowało miasto Szczecin do przyszłej roli portu — województwo gdańskie było zmobilizowane do wysiłku wzmożenia ruchu portowego i funkcji wtórnych. W obecnej chwili Plan Odbudowy Gospodarczej rozpoczyna działalność na innych odcinkach terenowych — w województwie szczecińskim i na Mazurach. Z trudem i wysiłkiem zdobyte pozycje gospodarcze naszego regionu mają z natury rzeczy słabą jeszcze konstrukcję i wymagają one jeszcze w dalszym ciągu starannej opieki ze strony czynnika planującego, który musi ją wzmocnić, podtrzymać przy życiu i pozwolić okrzepnąć. Pomoc taka winna trwać w okresie realizacji Planu Trzyletniego .

2) Organizm gospodarczy województwa gdańskiego stanowi dziś jeden z najbardziej dojrzałych i oczywistych wyników polityki gospodarczej, stosowanej przez Rząd według nowego modelu. Planowanie gospodarcze, w odniesieniu do tutejszego województwa, powinno być nieco odmienne niż w odniesieniu do sąsiedniego województwa szczecińskiego. Winno ono przede wszystkim sprecyzować obiektywną ocenę skutków gospodarczych tych tendencji, które były inspirowane „in statu nascendi" w latach 1945, 1946 i 1947, — zjawiska gospodarczo pożyteczne pieczołowicie rozwijać, szkodliwe radykalnie usunąć, przy traktowaniu całości, jako organizmu już żywego, posiadającego właściwą sobie — specyficzną hierarchię funkcji biologicznych. Innymi słowy — rejon ujścia Odry i rejon ujścia Wisły — powołane w zasadzie do analogicznych funkcji w realizowaniu Narodowego Planu Gospodarczego — stanowią utwory całkiem odmienne, przy czym o ile politycznie rejon ujścia Odry jest instrumentem czulszym i wymagającym większych zainteresowań, o tyle gospodarczo rejon zespołu gdańskiego, mieszczący żyzne Żuławy, wypróbowany, zahartowany w ogniu doświadczeń ubiegłego trzylecia, jest szczególnie ważnym i cennym instrumentem polityki gospodarczej w perspektywie długofalowej.

Dla scharakteryzowania inwestycji tutejszego województwa w świetle Planu Trzyletniego, przyjęto następujący sposób rozumowania:

Województwo gdańskie jest terenem, na którym działa normalna ekspansja ludnościowa, dyktowana powszechnie znanymi prawami demograficznymi, możliwościami osiedlania rolników na terenach niedość nasyconych elementem ludzkim, oraz osiedlania ludności miejskiej, stosownie do rozwoju funkcyj usługowych. Wzrost inwestycji jest wtedy wypadkową ogólnych potrzeb, dających się obliczyć na podstawie doświadczeń i praw wynikających ze statystyki.

Krzywa rozwoju inwestycyj musi jednak, w odniesieniu do terenu województwa gdańskiego, ulec korekcie — z uwagi na specyficzną rolę, jaką na tym terenie odgrywają porty Gdynia i Gdańsk. Przeładunek w portach Gdyni i Gdańska jest niewątpliwie dominantą w zespole zmiennym, które charakteryzują funkcję gospodarczą naszego regionu. Dlatego w dalszym ciągu referatów będzie się często nawiązywać w analizie poszczególnych zagadnień do liczby przeładunku portowego. Tonaż przeładunku będzie dla nas korektą w ocenie innych kierunków planu inwestycyjnego. Przypuszczam, że analogią dla tego sposobu rozumowania byłby jedynie Śląsk, gdzie dominantą w planowaniu przemysłu, komunikacji i gospodarki człowiekiem jest tonaż wydobytego węgla i wyprodukowanej stali.

Nasz plan staramy się opracować możliwie dokładnie i skrupulatnie,

aby mieć mocne argumenty, które nam umożliwią uzyskanie odpowiednich kredytów. W swoich postulatach — na plan pierwszy — wysuwamy zagadnienie odbudowy portów Gdynia—Gdańsk oraz zagadnienie rybołówstwa. Są to zagadnienia wielkiej wagi, zarówno w skali ogólnopaństwowej, jak i regionu. Ale niemniej ważne i palące jest dziś dla nas zagadnienie odbudowy i zagospodarowania Żuław, odbudowa Elbląga oraz odbudowa Gdańska.

Wydaje mi się, że powinno być naszą ambicją, aby nasz plan województwa gdańskiego, który dziś przedkładamy czynnikom rządowym, mieścił w sobie coś uderzającego, coś — co wywrze wpływ na szybką odbudowę i zagospodarowanie województwa gdańskiego. Mamy ambicję być ulokowani na właściwym miejscu — w stosunku do skali całego planu — do rozdziału kredytów na poszczególne inwestycje w kraju.

Musimy się jednak pogodzić jeszcze i z tym, że typ naszej pracy, związany z opracowaniem regionalnych programów gospodarczych będzie jeszcze niedoskonały, zadecyduje jednak już w sensie tej pracy i stworzy jej metodę. Zdajemy sobie jasno sprawę, że — idealnie doskonałego planu, stanowiącego podstawy polityki gospodarczego planowania — od razu nie stworzymy. Przyjęliśmy na siebie zadanie konkretne— mamy opracować plan regionalny na rok 1948 w roku 1947. Świadomi jesteśmy, że w planie tym nie unikniemy szeregu błędów. Sądzę jednak, że posuniemy się o krok naprzód. Zadaniem naszym będzie — **wypracować na rok 1948 lepszy plan dla regionu gdańskiego,** niż był on w roku 1947. Jeżeli to osiągniemy — postępujmy na tle polityki gospodarczego planowania zupełnie prawidłowo.

Muszę z tego miejsca specjalnie podkreślić, że nasze Biuro Regionalne nawiązało bardzo ścisłą i harmonijną współpracę z tutejszymi władzami, instytucjami społecznymi i gospodarczymi, bankami oraz znacznym gronem ludzi, przy pomocy których może prowadzić wymienione prace. Sądzę, że i w przyszłości — przy jeszcze większym zespole ludzi — równie harmonijnie rozwijać będziemy dalszą owocną pracę nad realizacją planów gospodarczych.

Postęp odbudowy gospodarczej dostrzegamy nie tylko u nas, ale i na zachodzie i na wschodzie. Przybiera on coraz większe tempo i rozmach, i — jeżeli nie dotrzymamy kroku w tym wyścigu odbudowy — możemy narazić się na poważne straty. W tej chwili nasz wysiłek w dziedzinie odbudowy i zagospodarowania powinien się jeszcze bardziej uaktywnić. W realizowaniu naszych zamierzeń gospodarczych w wykonaniu planu — musi brać udział cały naród, całe społeczeństwo. Wszyscy musimy być dziś świadomi odpowiedzialności za przyszłość Państwa i dlatego też — wszyscy muszą być owiani duchem wykonania zakreślonych planów odbudowy.

Musimy sobie uświadomić jedno — że toczymy walkę o **gospodarcze odrodzenie kraju.** Zwycięstwo — w dużej mierze — zależy od nas samych, liczyć możemy tylko na własne siły, bowiem pomoc zagraniczna — jeśli w ogóle dochodzi do skutku — to tylko fragmentarycznie i ułamkowo.

Mgr Ludwik Milanowski,

Plan inwestycyjny rybołówstwa na rok 1948

Celem zrozumienia układu planu inwestycyjnego rybołówstwa na r. 1948 niezbędne jest zapoznanie się z obecnym jego stanem po okresie 2-letniej odbudowy.

Pierwszy okres minionego dwulecia charakteryzował się pomyślną koniunkturą dla rybołówstwa. Wprawdzie tabor rybacki, urządzenia portowo-rybackie, zakłady przemysłu przetwórczego oraz aparat handlowy wyszedł z okresu wojennego bardzo zniszczony, jednakże na rynku zaistniał duży popyt na ryby, tak, że każda ilość dostarczona z połowów znajdowała zaraz zbyt. Moment ten przyczynił się do szybkiego uruchomienia taboru rybackiego. Rybacy starzy oraz nowi osadnicy wydobywali zatopione jednostki z wody, remontowali je na stoczniach lub systemem gospodarczym i wyjeżdżali na połowy. Powracający z Niemiec repatrianci donosili władzom o kutrach zabranych przez okupanta wskazując ich miejsca pobytu, co ułatwiło naszym misjom rewindykacyjnym pracę. Spora ilość — 43 kutrów została rewindykowana, 15 kutrów dostarczyła nam UNRRA. Dzięki temu tabor czynny szybko się powiększał. Niestety nie rozwijał się równomiernie z nim aparat handlu rybnego i przemysł przetwórczy. Mimo niewielkiego jeszcze stanu flotylli już w lecie roku 1946 zaznaczył się pierwszy kryzys zbytu ryby. Nie przybrał on wtedy jeszcze większych rozmiarów tylko, dlatego, że tabor był zbyt mały.

Władze rybackie wyciągnęły konsekwencję z tego pierwszego dzwonka alarmowego, zwracając uwagę na konieczność usprawnienia aparatu zbytu. Za pośrednictwem UNRRA zamówiono oprócz urządzeń dla chłodni rybnych na Wybrzeżu urządzenia dla transportu chłodniczego (semitrajlery i wagony chłodzone), urządzenia dla sklepów (kontenery) oraz dla małych chłodni na zapleczu. Niestety dostawy dzięki zamarznięciu portów w zimie 1947 r. opóźniły się i cenny ten sprzęt nie mógł być użyty w całości w okresie tegorocznego lata dla rozładowania trudności zbytu.

Na przełomie roku 1946 — 1947 dzięki wystąpieniom władz rybackich czynniki zainteresowane przystąpiły do organizowania aparatu handlu rybnego. Aparat ten jeszcze niezorganizowany w całości stanął w lecie bieżącego roku ponownie przed zagadnieniem nadprodukcji rybnej. Tabor kutrowy rozwijał się szybko dalej, do kutrów remontowanych dochodzić zaczęły powoli nowobudowane. Na razie ilość nowych dla braku motorów wzrastała powoli lecz stale.

W lecie r. 1947 kryzys zbytu ryby przybrał głębsze rozmiary. Tabor kutrowy osiągnął cyfrę 150 czynnych jednostek, połowy były niezmiernie obfite i wzrastały z miesiąca na miesiąc osiągając łącznie z dalekomorskimi w maju rekordową ilość 5 tysięcy ton.

Ponieważ aparat handlowy i przemysł przetwórczy w tym okresie nie mógł rozprowadzić tej ilości, będące w budowie chłodnie rybne jeszcze nie mogły ich zamrozić i przechować zaistniał poważny kryzys nadprodukcji sezonowej. Musiano połowy ograniczyć i tolerować cenę, która ukształtowała się poniżej granic rentowności połowów. Spowodowało to z kolei brak płynności finansowej u rybaków, którzy zmuszeni zostali do zaniechania niezbędnych renowacji taboru, które mogły być przeprowadzone w okresie przerwy w połowach. Gdy lato minęło, — aparat handlowy w międzyczasie przygotował się organizacyjnie do rozprowadzenia większych ilości ryb, — okazało się, że rybacy nie mogą podołać zapotrzebowaniom na rybę. Oprócz dostaw na rynek krajowy, handel rybny zgłasza obecnie zapotrzebowanie na rybę eksportową, gdyż zawartych został szereg umów eksportowych z Austrią i Czechosłowacją. Aby podołać tym zamówieniom musimy tabor technicznie poprawić, dostarczyć motorów do nowych kutrów i wymienić zużyte. Stan taboru osiągnął obecnie pod względem ilości pokaźne rozmiary, niestety nie można tego powiedzieć o jego stanie jakościowym.

Podobnie przedstawia się sytuacja w rybołówstwie dalekomorskim. Dostarczone przez UNRRA trawlery oraz rewindykowane i repatriowane przedwojenne ilościowo osiągnęły poziom roku 1939 lecz ich stan techniczny nie jest zadowalający. Właśnie stan ich spowodował to, że wyniki połowów dalekomorskich są w roku bieżącym znacznie niższe od przewidywanych. Ponadto brak wyszkolonych załóg polskich do ich obsługi jest momentem hamującym dalszy rozwój i komplikującym rozwiązanie tego problemu. Statki z konieczności obsadzone są cudzoziemcami, proces szkolenia załóg polskich wymaga dłuższego okresu czasu, a współpraca z załogami obcymi nie przynosi, jak dotychczas tych rezultatów, jakie od rybołówstwa dalekomorskiego były oczekiwane.

W tej sytuacji przy układaniu planu inwestycyjnego na rok 1948 postanowiono zwrócić przede wszyst-

kim uwagę na polepszenie jakości składu flotylli rybackiej, a nie iść w kierunku szybkiego rozwoju ilościowego.

Rozwój ilościowy flotylli kutrowej w ciągu dwóch lat osiągnął poziom bardzo wysoki, tak, że można bez uszczerbku dla planowanego wyniku połowów w latach następnych przejść już teraz do budowy jednostek specjalnych.

Posiadamy bowiem obecnie zarejestrowanych	224 kutrów
oraz w budowie	83 kutrów
Razem	307 kutrów

Ilość bardzo poważna niemal o 100 proc. wyższa od składu polskiej flotylli w roku 1939. Nie dorównuje ona jeszcze planowanemu rozwojowi i potrzebom obsadzenia portów rybackich na Ziemiach Odzyskanych lecz zapewnia dostawę tej ilości ryb, która w trzyletnim planie była przewidziana.

Przechodząc do analizy jakościowej podanej flotylli musimy zauważyć, że obecnie jej stan techniczny jest niski. Oto z 224 kutrów obecnie zarejestrowanych 78 znajduje się w remoncie. Ilość kutrów w remoncie utrzymuje się niemal od roku na tym samym poziomie, co więcej już 16 kutrów musieliśmy skreślić w tym roku z rejestrów i wycofać, gdyż były w takim stanie, że dalszy ich remont nie opłacał się. Dalsza analiza wskazuje, że 86 kutrów musi wymienić motory w ciągu najbliższego roku. I tutaj dotykamy najważniejszego problemu, od rozwiązania którego zależy utrzymanie osiągniętego stanu flotylli.

Jak podałem wyżej w budowie znajdują się 83 kutry, dalsze 86 kutrów musi mieć wymienione motory, czyli w chwili obecnej brak motorów dla 169 kutrów. Ponieważ zamówionych jest 86 motorów kutrowych wszystkie nowowybudowane kutry mają zapewnioną ich dostawę i posiadamy niewielką nadwyżkę dla wymiany. O ile nie będą dalsze motory zakupione grozi zmniejszenie stanu flotylli w ciągu roku o co najmniej 80 jednostek. Podobna sytuacja istnieje na odcinku łodzi motorowych, na 148 brakujących motorów jest zaledwie zamówionych 41 i co gorzej nigdzie ich nie można zakupić, gdyż nie ma ofert na szybką dostawę z zagranicy.

Czas najwyższy, by produkcja motorów w kraju weszła na realne tory.

Jeśli kredyty niezbędne na zapłacenie zamówionych silników jeszcze w bieżącym roku zostaną uruchomione to w drugiej połowie roku 1948 będziemy mieli ponad 220 czynnych kutrów oraz 80 w remoncie wyposażonych w stare wymagające wymiany silniki. Ilość ta winna zapewnić w roku 1948 dostawę ponad 43 tys. ton ryb z połowów bałtyckich.

Przewidywana na rok 1948 ilość 27 czynnych trawlerów powinna dostarczyć około 18 tysięcy ton ryb z połowów dalekomorskich. Razem połowy morskie w roku 1948 powinny dostarczyć 61 tys. ton ryb.

Wyniki dotychczasowe połowów	
w r. 1946	23.350 ton
w r. 1947 (za 3 kwart.)	29.150 ton
do końca roku prawdopodobnie	39.000 ton

Przewidywany wynik roku bieżącego jest o ca. 4 tys. ton mniejszy od połowów przewidzianych na ten rok w planie trzyletnim, lecz ubytek ten wytłumaczyć należy dwu-miesięczną przerwą w połowach w zimie dzięki zamarznięciu portów, letnim kryzysem spowodowany zahamowaniem połowów dalekomorskich. Jak widzimy rezultaty są zgodne na ogół z założeniami planu trzyletniego, mimo że wydatki przewidziane na rozwój rybołówstwa w tym planie w porównaniu do kredytów przyznanych w roku 1947 i przewidzianych na r. 1948 były niemal dwukrotnie wyższe.

Wytłumaczyć to należy tylko tym, że obniżenie kredytów odbywa się kosztem utrzymania taboru na razie na bardzo niskim stopniu technicznym. Wprawdzie tabor bałtycki osiągnął przewidzianą ilość, ale w jego składzie obecnie pływają takie kutry, które nigdy nie powinny wyjść na morze.

Skład flotylli dalekomorskiej osiągnął swój stan nie przez zbudowanie nowych trawlerów i lugrów, lecz dzięki dostawom UNRRA. Dalszy jednak jego rozwój może odbyć się tylko przez budowę nowych trawlerów w kraju i przez wymianę jednostek istniejących przestarzałych i nierentownych na bardziej rentowne.

Po przedstawieniu obecnego stanu flotylli przejdę do uzasadnienia szczegółowego planu roku 1948.

Władze rybackie zdecydowały zgodnie z przedstawioną wyżej analizą rozpocząć w następnym roku budowę jednostek specjalnych dla rybołówstwa bałtyckiego, wierząc, że będące obecnie w budowie kutry otrzymają jeszcze w bieżącym roku motory i zapewnią ilościowy wzrost flotylli. Przeznaczoo sumę na kontynuowanie budowy na stoczni Z.S.P. nowoczesnego trawlera o dl. ponad 53 m, który ma być prototypem następnych budowanych już seriami. W końcu zdecydowano wysiłek skierować na kontynuowanie rozbudowy sieci chłodni rybnych na Wybrzeżu celem stworzenia retencyjnych zbiorników dla ryb umożliwiających zamrożenie i przechowanie całości dostaw połowów i uniknięcia potrzeby zatrzymywania połowów w okresie letnim.

Tabor bałtycki. Przewidziano rozpoczęcie budowy przez M.I.R. 10 małych kutrów przystosowanych do połowów łososia oraz 15 wielkich kutrów pełnomorskich o dl. ponad 25 metrów.

Kutry małe o słabych motorach wzorowane na szwedzkich i duńskich będą przystosowane do połowów łososia.

Musimy zwiększyć ilość rybaków trudniących się specjalnie połowami tej ryby będącej przedmiotem eksportu. Dokonać tego możemy tylko przez dostarczenie im sprzętu przystosowanego do tego specjalnego rodzaju rybołówstwa. Połowy cennej ryby jakim jest łosoś zapewnią zwiększenie rentowności całości rybołówstwa.

Po wypróbowaniu pierwszej serii tego rodzaju kutrów w okresie późniejszym przystąpić będzie można do budowy większych serii takich jednostek ,tak, że z czasem nasi rybacy zastąpią liczne obce flotylle bazujące w okresie natężonych połowów łososia we Władysławowie. Ambicją naszą musi być wykorzystanie rentownych połowów u naszych brzegów ułatwionych istnieniem w tym miejscu szczęśliwie usytuowanego i wybudowanego przez nas portu Władysławowo.

Następną serią planowanych jednostek są kutry wielkie ponad 25 metrów długości. Podobnie jak pierwsze tak i te nazwać można jednostkami specjalnymi. Podobnie jak tamte oprócz połowów łososia używane mogą być i do normalnych połowów przybrzeżnych, tak i te oprócz połowów śledzia na Morzu Północnym i Skagerraku używane będą w pozostałym okresie do normalnych połowów bałtyckich.

Jednostki takie będą niezmiernie dla nas cenne. Stanowią one typ pośredni między kutrem, a trawlerem. Mogą być użyte do masowych połowów śledzi, nie wymagają tak wyszkolonej załogi jak trawlery, a co za tym idzie nie będą wymagały obsady cudzoziemskiej. Jest to dla nas ważnym momentem z uwagi na niemożność szybkiego spolszczenia załóg na trawlerach. Będą one szkołą dla wielu rybaków kutrowych w rybołówstwie dalekomorskim zapewniając niejako awans dla jednostek aktywniejszych dążących do wyjścia na szersze wody. Drugim momentem przemawiającym za ich budową jest konieczność przewidywania możliwości oddalenia się od naszych brzegów stąd wątlusza. W wypadku odejścia wątlusza na dalsze wody musimy dysponować jednostkami, które będą mogły udać się za nim na wyprawy kilkudniowe. Gdybyśmy nie budowali takich kutrów moglibyśmy kiedyś przeżyć poważny kryzys na skutek niemożności dostawy ryb, których zbyt stale się zwiększa zarówno w kraju jak i za granicą.

Oprócz rozpoczęcia budowy tych 25 jednostek ze środków dostarczonych przez Państwo nie będzie w r. 1948 więcej budowanych kutrów. Jest to poważne odchylenie od założeń trzyletniego planu, który w roku 1948 przewidywał budowę 75 kutrów co prawda przeważnie średniej wielkości. By utrzymać w r. 1949 wysokość połowów należy utrzymać osiągnięty stan ilościowy flotylli, a co za tym idzie w r. 1948 muszą być dostarczone motory na wymianę zużytych.

Tabor dalekomorski. Niestety szczupłość środków finansowych nie pozwala na szybką rozbudowę floty dalekomorskiej. Obecny jej skład jest przypadkowy i na dłuższą metę nie może być utrzymany. Posiadane przestarzałe i nierentowne jednostki winny być zastąpione nowymi przystosowanymi do naszych warunków. Opracowany plan budowy w kraju nowo-

czesnego trawlera 55 m długości wchodzi obecnie w stadium realizacji.

Żałować należy że rozpoczynamy budowę tylko jednego, a nie większej serii, jak to przy układaniu planu trzyletniego zakładano. W roku 1948 budowa tej jednostki będzie kontynuowana, do użytku oddana będzie dopiero w roku 1949 i w tym roku należałoby przystąpić zaraz do budowy większej serii trawlerów.

Okres przejściowy rybołówstwo dalekomorskie musi wykorzystać do intensywnego szkolenia załóg polskich, rozbudowy swego aparatu obsługi i do kontynuowania remontu posiadanych jednostek.

Osadnictwo. Bezpośrednio z taborem związane są wydatki na osadnictwo rybackie. W pierwszym okresie dobrej koniunktury napływ osadników był bardzo wielki. Obecnie sytuacja się zmieniła, nowych kandydatów do zawodu jest mniej. Wysiłki nasze idą zatem przede wszystkim w kierunku utrzymania ludzi już osiadłych, wzmocnienia ich podstaw finansowych oraz systematycznego ich przeszkolenia. Wobec tego zmieniono zasady przydzielania kredytów osadniczych zgodnie z tymi założeniami. W r. 1948 planowane jest przede wszystkim wzmocnienie kilku większych ośrodków na odzyskanym wybrzeżu, do których przydzielone będą nowe kutry. Jest to konieczne z uwagi na utrwalenie podstaw rozwoju rybołówstwa na Ziemiach Odzyskanych. Rozproszenie uwagi na całość osiedli drobnych nie przyniesie szybko takich rezultatów jak utrwalenie rozwoju kilku wybranych większych skupisk rybackich. Utrwaliwszy rozwój tych punktów i po uzyskaniu podniesienia rentowności rybołówstwa przez zapewnienie godziwej opłacalnej ceny za rybę będziemy mogli znowu pomyśleć o rybakach drobnych łódkowych rozproszonych w niewielkich osadach wzdłuż wybrzeża.

Chłodnictwo. Jest to dział w rybołówstwie obok taboru najważniejszy. Ryba jako produkt szybko psujący się po jej złowieniu musi albo być dostarczona zaraz do spożycia albo do zakładów przetwórczych albo do chłodni.

Rozpoczynając odbudowę rybołówstwa musieliśmy zaczynać równocześnie od odbudowy i rozbudowy wszystkich składników zapewniających normalne funkcjonowanie. Nie była nam dana możność skupienia swej uwagi na jednym tylko składniku.

Na wybrzeżu nie znaleźliśmy dostatecznej ilości chłodni, które zapewniłyby obsługę nawet tego naszego skromnego rybołówstwa jakim obecnie dysponujemy. Toteż planując jego rozwój zmuszeni byliśmy myśleć o niezmiernie kosztownej sieci chłodni rybnych na Wybrzeżu. Praca nad ich rozbudową koncentrowała się na dwóch etapach. Faza pierwsza zapewnić miała odbudowę i uruchomienie obiektów istniejących, faza druga rozbudowę ilościową i jakościową. Pierwsza jest obecnie na ukończeniu — druga jest już prawie realizowana.

Odbudowa starych obiektów objęła uruchomienie istniejącej chłodni śledziowej w Gdyni, małych zakładów w Łebie i Kołobrzegu oraz poważnie zniszczonej chłodni w Szczecinie na Łasztowni. Koniec tej fazy w połowie roku 1948 zapewni minimum obsługi rybołówstwa i chociaż w małej mierze dopomoże do rozwiązania problemów odbioru ryby. Już istnienie tych nielicznych i szczupłych pod względem rozmiaru zakładów przyczyni się w dużej mierze do usprawnienia pracy przemysłu przetwórczego i handlu, które będą mogły w chłodniach przechowywać surowiec zapewniający ciągłość pracy.

Jednakże dopiero zrealizowanie drugiego etapu rozbudowy chłodni rybnych na wybrzeżu zapewni normalny rozwój rybołówstwa. Zaplanowana i realizowana w tym oraz w latach następnych budowa wielkiej chłodni w Gdyni, małych we Władysławowie, Ustce i Kołobrzegu oraz wielkiej w Swinoujściu równej rozmiarami nowej chłodni w Gdyni — dostarczy takich pomieszczeń, które będą w stanie w swych komorach nie tylko przechować ale i zamrozić dostarczane ilości ryby oraz zapewnić niezbędne ilości lodu trawlerom i kutrom oraz transportowi kolejowemu.

Uruchomienie wszystkich tych zakładów na przełomie roku 1950/51 zwiększy w porównaniu do rozmiarów którymi dysponować będziemy w połowie roku 1948 pięciokrotnie powierzchnie dla składowania ryby świeżej, dwu i półkrotnie dla ryby wędzonej i konserw, ośmiokrotnie dla ryby mrożonej, zdolność zamrażalni na dobę przeszło dziesięciokrotnie. produkcję lodu dla statków i transportu jedenastokrotnie

Realizowanie tego programu ułatwione jest dostarczeniem przez UNRRA części urządzeń instalacyjnych potrzebnych do wyposażenia tych obiektów.

Kredyty na kontynuowanie robót przy realizowaniu rybackiego programu chłodniczego są poważne i stanowią największy ciężar w naszym planie.

Zrealizowanie tego skromnego wyżej zakreślonego planu inwestycyjnego w rybołówstwie, — aczkolwiek dla ludzi związanych z rybołówstwem uważanego za zbyt skromny i zbyt powoli przyczyniającego się do osiągnięcia śmiałego zamiaru dostarczenia 10-ciu kilogramów ryby na głowę mieszkańca Polski rocznie, — będzie jednak krokiem naprzód.

Inwestycje w rybołówstwie są z punktu widzenia gospodarczego celowe, rozwój jego zapewnia szybki obrót pieniądza inwestowanego a co ważniejsze dostarcza ono wartościowego i taniego mięsa rybnego obfitującego w białko, tak potrzebnego dla podniesienia stopy życiowej najszerszych warstw ludności naszego kraju.

Staliśmy się krajem morskim czerpmy więc z niego te skarby, które ono nam dostarcza.

Inż. Józef Kałczyński

Rolnictwo regionu gdańskiego

ze szczególnym uwzględnieniem Żuław

Długoletni okres wojny, związana z tym gospodarka okupanta, następnie bezpośrednio ostatnie działania wojenne na terenie naszego kraju, spowodowały poważne straty w materialnym stanie posiadania rolnictwa, traktowanego jako ośrodek produkcji materii organicznej.

Przez wieloletnie minimalne stosowanie nawożenia fosforowego, tak niezmiernie zasadniczego dla gleb naszego kraju, przez ograniczone dawkowanie nawozów azotowych i potasowych, wreszcie na skutek wielce zmniejszonej produkcji obornika — straciliśmy wiele na sile nawozowej ziemi. Tej straty nie da się określić żadną cyfrą, ale jest ona bardzo duża i już obecnie wyraźnie uwidacznia się w zmniejszonych urodzajach.

Druga pozycja strat — to olbrzymi ubytek w pogłowiu zwierząt gospodarskich, stanowiących warsztat dla produkcji białka i tłuszczów i przyczyniających się przez produkcję obornika do utrzymania w odpowiedniej potencji siły nawozowej gleb.

Następna pozycja strat — to zniszczenia lub wywiezienie niezmiernie cennego kapitału nasion rolnych i ogrodniczych — dorobku naszego rolnictwa z wielu, wielu lat, opartego często na pracy doświadczalnej paru pokoleń, na wiedzy uczonych hodowców i żmudnej pracy selekcyjnej wielu zakładów i gospodarstw nasiennych.

Grupy strat, o których mowa powyżej, dotyczą pewnej masy biologicznej, ukształtowanej i dopasowanej do wymogów naszego rolnictwa. masy biologicznej, która w normalnych warunkach stanowiłaby potężny współczynnik do dalszych procesów produkcyjnych, a odrodzenie i odbudowa której wymagać będzie ogromnego wysiłku pracy i kosztów w ciągu wielu lat.

Dalsze straty — to zniszczenia w budynkach, w stanie posiadania maszyn i narzędzi do uprawy roli oraz sprzętu płodów rolnych, to tysiące hektarów zdziczałych przez zaniedbaną uprawę gleb, to całe połacie kraju zamienione na poligony, zaminowane i jeszcze dzisiaj nie doprowadzone do tego stanu, aby mógł na niej wejść rolnik ze swym narzędziem pracy i ziarnem siewnym.

Tyle dokonała wojna, jej następstwa i skutki i to wszystko, o czym powiedziano wyżej, musi się odbić na planowaniu produkcji rolnej na najbliższą przyszłość.

Chcąc o tym mówić szerzej i wyczerpująco, trzeba wziąć pod uwagę głębokie przemiany, jakie przeszło rolnictwo w zakresie struktury agrarnej.

Większe gospodarstwa rolne, znajdujące się w ręku Państwa, muszą stać się dla rolnictwa specjalną bazą nasienną, hodowlaną, kulturalną — przykładową pod względem techniczno - rolniczym i środkami szkoleniowymi.

Gospodarstwa te nie mogą być tylko normalnym producentem materii organicznej, typowo rynkowej, a w każdym razie działalność ich w tym zakresie będzie ograniczona i z biegiem czasu prawie całkowicie zaniknie, gdyż wymagać tego będzie interes drobnego rolnictwa.

Na miejsce wielkich i średnich gospodarstw rolniczych przyszło na świat naszej rzeczywistości wiejskiej wiele gospodarstw drobnych, które jako takie już z góry muszą być przeznaczone na zrealizowanie całkiem odmiennych kierunków produkcji, — gdyż wynika to z najistotniejszych instrukcji tak pod względem kapitałowym, jak pod względem czynnika pracy ludzkiej, zainteresowań itp.

Przejdę obecnie do innego zagadnienia, stanowiącego w rozważaniach na temat aktualnych kierunków produkcji w naszym rolnictwie, bardzo poważny aspekt.

Niewątpliwą jest rzeczą, że łatwiej i szybciej realizuje się w pracach rolniczych produkcję białka i tłuszczu roślinnego oraz węglowodanów, niż produkcję białka i tłuszczu zwierzęcego. Produkcja tych ostatnich czynników jest kosztowniejsza i bezwzględnie dłuższa. Stąd też cała polityka Niemiec w dziedzinie produkcji rolnej i wyżywienia poszła po linii intensywnego wytwarzania materii organicznej roślinnej. W orbitę tej polityki wciągnięte zostało też i nasze rolnictwo, które siłą wypadków wojennych znalazło się w sferze zainteresowań gospodarczych Niemiec. Konsekwencje tej polityki odczuwaliśmy absolutnie wszyscy w fakcie wybitnie zmniejszonej, aż do dopuszczalnego minimum konsumcji białka zwierzęcego i tłuszczy zwierzęcych.

Przez tego rodzaju przesunięcia w normach wyżywienia przesz a Polska, przeszła cała Europa i nawet kraje anglo - saskie.

Uzyskanie w tym zakresie normalnej równowagi pomiędzy ilością spożywanej materii pochodzenia zwierzęcego i roślinnego, wymagać będzie dużego okresu pracy, w którym szczególnie ludność Europy skazana będzie na konieczność zasilania swych organizmów w wartości kaloryczne pochodzenia roślinnego.

Wniosek z tego wypływa, że białko i tłuszcz zwierzęcy będą w Europie jeszcze długo atrakcją w wyżywieniu i będą drogie. Artykuły pochodzenia roślinnego jeszcze długo ze względu na niedobory aprowizacyjne różnych krajów, będą miały popyt, z tym jednak, że w miarę postępu lat, poszukiwane będą artykuły coraz lepsze, bardziej obrobione i uszlachetnione, coraz bardziej różnorodne i bardzo dobre.

Polska musi w pierwszym rzędzie dojść do wyrównania swej produkcji rolnej tak, aby pokryć w pełni swoje zapotrzebowanie wewnętrzne, a następnie, aby zdobyć się na podwyżki w produkcji, któreby mogły ulec eksportowi.

Po ogólnej charakterystyce naszego rolnictwa skolei przejdę do omówienia naszego regionu.

Województwo Gdańskie zrosło się z ziem należących zasadniczo do czterech organizmów polityczno - gospodarczych, a mianowicie:

1) Rzeczypospolitej Polskiej (powiaty Kościerzyna, Kartuzy, Tczew, Starogard, Wejherowo),
2) byłej Rzeszy Niemieckiej (powiat Lębork),
3) byłego Wolnego Miasta Gdańska (powiat Gdańsk),
4) i europejskiej kolonii niemieckiej, jaką do obecnej wojny były Prusy Wschodnie (powiat Elbląg, Malbork, Sztum i Kwidzyń).

Tereny te, aczkolwiek od końca roku 1939 włączone były w zakres ogólnej wojennej gospodarki niemieckiej, to jednak poszczególne jego części zachowały pewne swoje charakterystyczne cechy. Zapoczątkowany po zakończeniu wojny proces unifikacji jest w pełnym toku. Za moment jego zakończenia przyjąć będzie można chwile definitywnego zakończenia akcji osiedleńczej i przebudowę ustroju agrarnego. Ogólny obszar województwa naszego wynosi 1.081.271 ha. W tym:

gruntów ornych	537.661 ha
łąk	62.557 ha
pastwisk	72.055 ha
lasów i zarośli	244.053 ha
wód	61.759 ha
innych	103.186 ha
Razem	1.081.271 ha

Grunty naszego regionu są przeważnie pochodzenia lodowcowego i należą do rzędu gleb krzemieniowych bez gliny koloidalnej wyraźnej. Są to gleby o typie szczerków i bielic. Jako grunty rolnicze zaliczyć je należy do rzędu średnich. Grunty położone pomiędzy Gdańskiem a Elblągiem — o typie mad — należą do formacji najmłodszej aluwialnej. Są to grunty rolniczo dobre, żyzne i nadzwyczaj urodzajne. Teren ten znany jest pod ogólną nazwą Żuław, o ogólnej powierzchni użytków ca 150.000 ha.

Żuławy właściwe dzielimy na:

Żuławy Gdańskie (Radunia, lewy brzeg Wisły) o powierzchni 35.000 ha.

Żuławy Wielkie (prawy brzeg Wisły-Nogat) o pow. — 70.000 ha.

Żuławy Elbląskie (Nogat, jezioro Drużno) o pow. 45.000 ha.

Na tym terenie, począwszy od roku 1288, została rozpoczęta budowa pierwszych tam i pierwszych rowów, mających na celu odwodnienie i zabezpieczenie zalewanych przez morze terenów. Kontynuowane przez stulecia prace, doprowadziły do uzyskania nadzwyczaj urodzajnych ziem. Dla podkreślenia żyzności gleb żuławskich należy stwierdzić, że według danych statystycznych przedwojennych, wydajność z jednego hektara przekraczała dwukrotnie wydajność najlepszych naszych ziem lessowych z Lubelszczyzny. Tereny te stanowiły naturalny spichlerz Gdańska i Elbląga. Przed rozpoczęciem działań wojennych przed 1939 r. teren Żuław przedstawiał sobą sieć rowów i kanałów zamkniętych śluzami, z których wodę wypompowywano za pomocą pomp prawie całkowicie zelektryfikowanych.

Wartość inwestycji w urządzeniach wodnych i elektrycznych wynosiła przed wojną 3.500 000 000 zł (r. 1939).

W roku 1944 podczas działań wojennych wojska niemieckie spowodowały przez wykopy w tamach ochronnych na Wiśle, Starej Raduni, Tudze i Kanale Młyńskim koło Tczewa, zalew znacznej części Żuław. Jednocześnie wysadzono śluzy oraz zdemontowano, wysadzono lub spalono stacje pomp i stacje transformatorowe, pozrywano przewody wysokiego napięcia. Miary zniszczenia dopełniły fale zalewów. Tereny zalane znajdowały się w wysokiej kulturze rolnej dzięki urządzeniom melioracyjnym, regulującym stosunki wodne.

Wojewódzki Urząd Ziemski rozpoczął w czerwcu 1945 roku (wojska niemieckie poddały się na tych terenach około 12 maja 1945 r.) — prace zmierzające do opanowania sytuacji i rozpoczął naprawę wałów ziemnych, aby zabezpieczyć teren od większego zalewu i następnie przystąpić do robót odwadniających.

Na pierwszy plan siłą rzeczy wysunęła się naprawa wałów ochronnych, które — zryte okopami, bunkrami, — straciły swą wytrzymałość, a istniejącymi rozkopami groziły całej dolinie i Gdańskowi możliwością ponownego zalewu. W wypadku pojawienia się na Wiśle katastrofalnie wysokich wód, zalew ten mógłby osiągnąć wysokość ponad 3 m nad normalny poziom morza.

Groza katastrofy zdecydowała o konieczności przeprowadzenia napraw wałów przed nastaniem mrozów. Roboty te objęły 160 km wałów, przy czym wykonano w tym czasie nasypów o kubaturze 139.000 m³. O ile groźba powodzi i zalania dalszych terenów została przez roboty wałowe zasadniczo uchylona, o tyle dalsze zagadnienie odwodnienia Żuław przez wypompowanie nagromadzonych wód i osuszenie, wymaga dalszego zespolonego wysiłku wszystkich zainteresowanych czynników. Podkreślić tu należy duże trudności techniczne w odbudowie urządzeń elektrycznych, bez naprawy których nie można odprowadzić wód.

Na terenie Żuław zalane względnie podmoknięte zostały następujące powierzchnie:

Żuławy Gdańskie	18.000	4.800	22 800
Żuławy Wielkie	34 000	12.570	46.570
Żuławy Elbląskie	20.500	19.000	40.000
Razem	72.500	36.370	109.370

Przedstawiając powyżej cyfrowo ogrom zniszczeń dokonanych przez okupanta, podkreślić należy z jednej strony trudności techniczne odbudowy zalanych terenów, olbrzymi wysiłek pracy i wielki nakład pieniężny, a z drugiej strony — przysporzenie gospodarce naszego państwa tak dużej wartości społecznej, jaką staną się odwodnione, osuszone i zagospodarowane Żuławy.

Celem skoordynowania i usprawnienia prac na terenie Żuław, Ministerstwo Rolnictwa i R. R. powołało ostatnio do życia pełnomocnika dla zagospodarowania Żuław, który przy ścisłej współpracy z Wojewodą Gdańskim przepracował dokładny program zagospodarowania Żuław i preliminarz wydatków inwestycyjnych na rok 1948.

Program ten — jako teren Żuław właściwych zajmuje obszar 142.700 ha, tj. sumę ogólną terenów podanych przez poszczególne gminy. Dane z gmin dzielą ten obszar na:

1. łąki i pastwiska ok.	44 000 ha
2. nieużytki (drogi, kanały, rzeki	21.000 ha
3. ziemia orna	77 000 ha

Według danych Pełnomocnika Wojewódzkiej Akcji Siewnej obecnie jest w uprawie 36.700 ha, a więc na rok 1948 pozostaje odłogu około 41 tysięcy ha ziemi ornej i dla tego obszaru został opracowany inwestycyjny plan zagospodarowania.

W delcie Wisły gminy: Drewnica i Nowy Dwór zostały odwodnione dopiero w lipcu br. i władze centralne zdecydowały na tym terenie stworzyć zespoły majątków państwowych. Wytypowany teren do objęcia przez ZPNZ wynosi około 18.000 ha. Ostatnio zdecydowano przekazać dalsze 12.000 ha do zagospodarowania przez ZPNZ, czyli ogólny obszar, który przejmie ZPNZ wynosiłby 30.000 ha. Z powyższego wynikałoby, że do zagospodarowania w roku 1948 przez osadników pozostaje około 11.000 ha.

Opracowany plan inwestycyjny uwzględnia całkowite odwodnienie i osuszenie terenów objętych polderami. Na rok 1948 pozostaje do odwodnienia 3.750 ha i do osuszenia 87.500 ha, z tego około 30 000 ha położonych wyżej (niedepresyjnych).. Wobec małej zamożności i złego stanu gospodarczego większości osadników, sprawa przerzucenia na nich kosztów utrzymania kanałów i rowów oraz konserwacji pomp w wysokości 142 milionów złotych, w roku 1948 nie jest aktualna i dlatego przewidziano w planie tą sumę jako dotację skarbową. Dla utrzymania w kulturze terenów odwodnionych, należy opracować plan zabezpieczenia i konserwacji zabezpieczenia urządzeń melioracyjnych na Żuławach. Przed wojną sprawa ta była powierzona Spółkom Wodnym i Związkom Wałowym, które nosiły charakter przymusu.

Organizowanie Spółek Wodnych obecnie na Żuławach jest w toku i dla przyśpieszenia tej akcji ustalona została pewnego rodzaju premia dla tych gromad, które pierwsze przystąpią do stworzenia Spółki w formie elektryfikacji ich wsi. Na ten cel przewiduje się kredyt z ZEOP do 30 milionów złp.

Do odbudowy plan przewiduje 2.032 zagród, przeciętny koszt remontu wynosi wg. danych Wydziału Odbudowy 165 000 zł. Przyznawane kredyty na remont wynoszą:

Kredyt bankowy	80.000 zł
Skarbowy w materiałach	45.000 zł,
a więc osadnik musi dać resztę	40.000 zł

W zimie roku ubiegłego część zagród została uszkodzona przez wyrwanie drzwi i okien na opał, tej zimy stan zniszczeń może być jeszcze poważniejszy, mówi się o rozbieraniu dachów, belkowań i domów drewnianych. Wywołane to jest całkowitym brakiem lasów na tych terenach. W tym stanie rzeczy zaopatrzenie osadników w węgiel staje się koniecznością. W tych dniach starania naszego wojewody o zaopatrzenie osadników żuławskich, przynajmniej po tonie węgla na rodzinę, zostały uwieńczone powodzeniem. Zjednoczenie Przemysłu Węglowego przeznaczyło na ten cel 5.000 ton, w tym 1·500 ton po cenie ulgowej i 3.500 ton węgla — po cenie wolnorynkowej.

Wybudowanie nowych budynków w 1948 r. plan zagospodarowania przewiduje w ilości 800. Na budowę nowych domów przeznaczone są kredyty Bankowe w wysokości 150.000 zł. i skarbowe w materiałach do 95 tysięcy zł. Ponieważ koszt nowego budynku wynosi około 400.000 zł. osadnik nie będzie w możności dać ze środków własnych brakującej sumy i dlatego plan przewiduje dotacje skarbowe w wysokości 100.000 zł. na zagrodę, co zmniejszy wkład osadnika do realnej kwoty 55.000 zł.

W planie zagospodarowania przez osadników przewiduje się 1 konia na 5 ha ziemi ornej, plus pomoc traktorową oraz po 1 krowie na rodzinę. Do takiego stanu brak 4.670 koni (jest 5.514) oraz 1.700 krów (jest 5.764).

Plan podkreśla, że sprawa zagospodarowania odłogów zależy głównie od przydziału traktorów i inwentarza żywego majątkom państwowym.

Plan zagospodarowania przewiduje również, że istniejące koleje wąskotorowe zostaną w roku przyszłym całkowicie odbudowane i uruchomione.

Preliminarz inwestycyjny Żuław na rok 1940 przedstawiony przez Pełnomocnika Min. R. R. do spraw zagospodarowania Żuław przedstawia się następująco:

1. roboty melioracyjne	779.750 000 zł
2. odbudowa	775.280.000 zł
3. zagospodarowanie przez osadników	828.100.000 zł
4. zagospodarowanie przez ZPNZ	1.234.000 000 zł
5. koleje wąskotorowe	40.500.000 zł
6. drogi i mosty	90.000.000 zł
7. energetyka	36.800.000 zł
Razem	3.784.430.000 zł
W sumie tej dotacje skarbowe wynoszą	2.291·050.000 zł
Kredyty skarbowe	195.940 zł
Kredyty bankowe	856.660.000 zł
Środki własne	440·780.000 zł

Szerzej ujęta i potraktowana sprawa Żuław w moim referacie znajduje uzasadnienie w znaczeniu, jakie teren ten ma dla naszego Województwa i Wybrzeża.

Podkreślić mi wypada, że osadnictwo na Żuławach powinno być otoczone jak najtroskliwszą opieką, wymagać ono będzie przez pewien okres czasu pewnych dotacji ze strony Państwa — by później stać się spichlerzem dla naszego regionu. Z drugiej strony — Żuławy niezagospodarowane — powodują narastanie wielkich strat, stając się siedliskiem chwastów i gryzoni, które atakowały przyległe tereny już zagospodarowane, niszcząc całkowicie owoce pracy osadników — jak to miało miejsce w ubiegłym roku gospodarczym.

Osadnictwo i parcelacja — prace w tym kierunku prowadzone są nadal intensywnie. Z gospodarstw poniemieckich o obszarze poniżej 100 ha, przydzielono do dnia 1.8.47 roku 268.177 ha, osadzając na nich 22.249 rodzin. Do obsadzenia pozostaje jeszcze 2.368 gospodarstw o łącznym obszarze 23.875 ha. W ramach akcji parcelacyjnej osadzono w powiatach nowych 1·550 rodzin na obszarze — 29.447 ha. W powiatach starych pozostało do obsadzenia 1.488 działek o łącznym obszarze 7,930 ha.

Projektuje się do parcelacji ca 334 obiekty o łącznym obszarze 59.710 ha

Do wyłączenia na ośrodki kultury rolnej ca 123 obiekty o łącznym obszarze — 40 160 ha.

Na cele oświaty rolniczej — ca 42 obiekty o łącznym obszarze — 3.550 ha.

Zniszczone na skutek działań wojennych gospodarstwa znajdują się w fazie odbudowy.

Gospodarka prowadzona jest jeszcze ekstensywnie. Uwzględniając mniejszy niż przed wojną obszar zasiewów, a to na skutek niezupełnego jeszcze zagospodarowania terenu — oraz brak siły pociągowej, nawozów i odpowiedniego materiału siewnego, możemy sobie stworzyć obraz trudności, jakie nakłada na nich plan odbudowy gospodarczej.

Trudności te spotęgowane są jeszcze dwoma momentami: dokonywaną w chwili obecnej konieczną przebudową struktury agrarnej, nowo osie-

dleni bowiem osadnicy nie mogą osiągnąć w początkowej fazie gospodarowania pełnych rezultatów, oraz sięgającymi na dzień 1. 1. 1947 r. wysokości 34 % zniszczeniami w zabudowaniach gospodarczych.

Po zaznajomieniu się z terenem przejdę do omówienia zagadnienia samowystarczalności rolnictwa gdańskiego w roku 1948.

Plan odbudowy gospodarczej przewiduje stworzenie warunków umożliwiających rolnictwu osiągnięcie w roku 1948 samowystarczalności w zakresie podstawowych artykułów żywnościowych za wyjątkiem mleka i tłuszczu. Rolnictwo ma w tym roku osiągnąć na wyznaczonym odcinku produkcję w tej wysokości, aby ona mogła zaspokoić nie tylko potrzeby rolnictwa (jak zasiewy i pasza dla inwentarzy żywych), lecz również zapewnić przewidzianą aprowizację ludności miejskiej i wiejskiej naszego województwa.

Przy obliczeniach moich opierać się będę na następujących elementach:

1) obszarze województwa wraz z podziałem na poszczególne użytki (podane wyżej);

2) obszarze zasiewów głównych zbóż w roku gospodarczym 1947/48:

Rodzaj zboża:	Obsiew ha
pszenica	60.000
żyto	111.000
jęczmień i owies	116.000
ziemniaki	72.300
buraki cukrowe	7.700
inne	71.600

razem pod upr. polową 438.600 ha.

3) przypuszczalnym stanie pogłowia inwentarzy żywych w r. 1948:

Inwentarz	r. 1940	r. 1947	Przypuszcz. stan na r. 1948
Konie	71.836	55.593	60.000
Bydło	313.910	76.070	87.500
Nierogacizna	450.259	70.764	150.000
Owce	71.022	35.500	53.000
Kury	brak danych	480.000	620.000
Kaczki	„	58.000	72.000
Gęsi	„	45.000	53.000

Przypuszczalny stan inwentarzy na rok 1948 wprowadziłem zgodnie z obliczeniami Biura Gospodarstwa Wiejskiego przy Zarządzie Woj. Zw. Samopomocy Chłopskiej na podstawie przyrostu naturalnego.

Z podanych w zestawieniu liczb wynika jasno, jak wielkie straty w inwentarzu poniosło na skutek wojny rolnictwo gdańskie. Strat tych nie możemy mierzyć jedynie wartością przepadłego inwentarza. Brak koni — to brak siły pociągowej, powstanie odłogów i zniszczenie kultury gleby. Brak bydła — to, nie biorąc pod uwagę trudności aprowizacyjnych — to brak obornika.

4) Przypuszczalny stan zaludnienia w roku 1948.

Ludność	Stan w 1946	Stan w 1947	Przypuszczalny stan w 1948
Wiejska	323.790	352.369	390.000
Miejska	423.648	468.403	510.000
Razem:	747.438	820.772	900.000

Przypuszczalny stan na rok 1948 obliczyłem, zakładając, że przyrost ludności w r. 1947-48 nie ulegnie większym zmianom i wynosić będzie tak jak i w roku 1946-46 ca 10 proc.

5) W artykule 56 punkt a) ustawy o planie odbudowy gospodarczej. W planie tego artykułu konsumcja podstawowych artykułów żywnościowych powinno wynieść w 1948 r. na osobę:

Przetworów zbożowych	161 kg
Ziarna	201 kg
Ziemniaków	220 kg
Cukru	15 kg
Mięsa, ryb i jaj	33 kg
Tłuszczów	8 kg
Mleka	131 ltr.

Pozycję przetworów zbożowych przeliczyłem na ziarno, przyjmując stosunek konsumowanego żyta do pszenicy — 3:1, oraz normy przemiałowe, dla pszenicy 80, żyta zaś — 90.

6) W artykule 15 punkt a) ustawy odbudowy gospodarczej. Punkt ten przewiduje możliwości uzyskania w roku 1948 przy normalnych warunkach klimatycznych następujących plonów z jednego hektara:

żyta	10,6	kwintali
pszenicy	11,0	„
ziemniaków	118,0	„
buraków	196,0	„
zbóż jarych	11,6	„

Na podstawie wyżej wymienionych danych oraz przyjmując, że obszar zasiewów w roku gospodarczym 1948-49 będzie o 10 proc. wyższy niż w roku 1947-48, zestawiłem przypuszczalne wyniki produkcji roślinnej na rok 1948, jak następuje: (patrz tabela nr 1).

W analogiczny sposób zestawiłem w tablicy nr 2 przypuszczalne wyniki produkcji zwierzęcej.

Obecnie omówię jeszcze dokładnie obie tablice i wyciągnę z liczb w nich zawartych odpowiednie wnioski.

Jeżeli chodzi o produkcję roślinną, to poza żytem wykazującym pewien niedobór, potrzeby województwa powinne znaleźć pokrycie w zbiorach. Aby jednak przewidziane efekty zostały osiągnięte, muszą być dokonane odpowiednie uprawy, wysuwa się tu zagadnienie siły pociągowej. Województwo gdańskie będzie — według moich obliczeń posiadać w roku 1946 45.000 sztuk koni roboczych. Przyjmując na jednego konia normę przeciętną osiem hektarów uprawy, obszar uprawiony siłą końską powinien wynieść 360.000 ha.

W roku gospodarczym 1948-49 przewidujemy do uprawy 482.500 ha czyli pozostanie 122.500 ha gruntów nieuprawionych.

Ogólna ilość traktorów w naszym województwie wynosi 1128. Z uwagi na to, że część z nich — starego pochodzenia niemieckiego — jest już mocno zużyta, oraz biorąc pod uwagę brak części zapasowych do nowych traktorów amerykańskich, przyjmujemy pełne wykorzystanie ciągników na 70 proc., co da nam okrągło 790 czynnych traktorów, których praca — licząc po 100 ha na traktor, powinna zmniejszyć pozostający do uprawy obszar do 43.500 ha. Obszar ten może być uprawiony albo ilością 5437 koni, albo też przez 435 traktorów. Koszt zakupu koni — licząc tylko po 70.000 zł za sztukę, wyniósłby 380.890 000 zł, koszt zaś traktorów — licząc po 300.000 zł — wyniesie 130.500.000 zł. Aczkolwiek praca koni nie da się we wszystkich wypadkach zastąpić traktorem, zważywszy jednak zarówno na znaczną różnicę kosztów, jak i na fakt, że wyżywienie koni naruszałoby równowagę uzyskaną w dziale produkcji roślinnej, jestem zdania, że główny nacisk na odcinku siły pociągowej należy położyć na uzupełnienie liczby traktorów. Pogłowie zaś końskie odbudowywać należy raczej drogą przyrostu naturalnego, ograniczając import do materiału zarodczego odpowiednich typów.

Zagadnieie siły pociągowej jest czynnikiem dominującym, jeśli chodzi o produkcję roślinną i to tym bardziej, że wobec krótkiego okresu wegetacyjnego w naszym województwie, uprawy polowe powinne i muszą być dokonywane w czasie krótszym, zboża zaś jare powinny być siane na orkach zimowych.

W dziale produkcji zwierzęcej zaznacza się poważny niedobór, zrozumiały zresztą, jeżeli weźmiemy pod uwagę straty, jakie pogłowie inwentarzy naszego województwa poniosło na skutek działań wojennych. Odbudowa tego pogłowia nie może iść zbyt szybko, musi być skoordynowana z rozwojem produkcji roślinnej. Stoję na stanowisku, że import powinien być w granicach możliwości, obecnie ograniczony do materiału hodowlanego, główny zaś wysiłek powinien iść w kierunku podniesienia wydajności. Przy produkcji rocznej 1800 ltr. mleka od krowy, niedobór wynosi 18.900 hltr. czyli może być pokryty przez dokupienie 10.500 szt. krów dojnych. O ile wydajność roczna krowy podniosłaby się do 2000 litrów, deficyt spadłby do 7900 hl., pokryty zaś mógłby być przez produkcję 3850 krów.

Mleczność można podnieść, stosując odpowiednie żywienie. Wracamy więc do produkcji roślinnej. O ile zbiory zbóż dojdą do wysokości umożliwiającej obniżenie procentu przemiału, będziemy rozporządzali poza makuchami, również otrębami na konieczne pasze treściwe. Zbiory te uzależnione są — jak to widzieliśmy — w znacznej mierze od dostatecznej ilości siły pociągowej, która wysuwa się na czoło zagadnień rolniczych naszego regionu.

Jeśli chodzi o podniesienie produkcji zwierzęcej, duży wpływ wywrze również zakładanie stałych pastwisk, lucerników oraz zakładanie i melioracja łąk, w tym też kierunku powinne pójść wydatki inwestycyjne.

Kończąc na tym mój referat, niech mi wolno będzie stwierdzić, że w obliczu niedoborów aprowizacyjnych w całej prawie Europie, każdy obecnie nakład na podniesienie produkcji rolnej uznać należy za celowy i opłacalny. Człowiek głodny dochodzi do słusznego stwierdzenia, że największym i prawdziwym bogactwem są płody rolne.

ZESTAWIENIE — przypuszczalnych wyników produkcji roślinnej wojew. gdańskiego w r. 1948

Tabela 1

Rodzaj zboża	Obszar zasiany z 1000 ha	Zbiór w r. 1948 z 1 ha q	Zbiór w r. 1948 z całości ton	Zasiew w 1948/49 na 1 ha q	Zasiew w 1948/49 na całość ton	Wyżywienie ludności w r. 1948 ton	Pasza w r. 1948 ton	Razem rubr. 6+7+8	Pozostaje ton	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Pszenica	60	11	56.000	1,8	11.880	45.000	—	56.880	+ 9.120	Rubr. 3
Żyto	111	10,6	117.660	1,8	21.780	120.600	—	142.380	— 24.720	Wysokość plonów w/g przewidywań Planu Odbudowy Gosp.
Jęczmień i owies	116	11,5	133.400	1,8	22.968	—	110.000	132.968	+ 432	Rubr. 6 Wysokość zasian. obszaru przyj. o 10% wyższego niż w r. poprzed.
Ziemniaki	72,3	118	853.1[illegible]0	18	143.100	198.000	447.755	788.855	+ 64.285	Rubr. 7 Normy wyżywienia przyj. zgodnie z Pl. Odb. Gosp.
Buraki cukrowe	7,7	196	150.020	21 000 t.	cukru	13.500	—	13 500	+ 7.500	Ilość mieszkańców przyjęło — 900.000
Inne	71,6									Rubr. 8 Normy żywienia inwentarzy przyjęto w/g Biura Gosp. Wiejsk. przy Zarządzie Wojew. Zw. Samop. Chł.

ZESTAWIENIE — przypuszczalnych wyników produkcji zwierzęcej wojew. gdańskiego w r. 1948

Tabela 2

	Mleko a 1800 ltr. od krowy		Mięso wieprzowe a 70 kg ze sztuki		Mięso wołowe szutki dorosłe a 200 kg		Mięso wołowe młodz. a 50 kg		Mięso baranie a 15 kg ze sztuki		Drób		Ryby		
	Ilość krów dojnych	Produkcja mleka w HL.	Ilość sztuk do uboju	Produkcja mięsa w ton.	Ilość sztuk do uboju	Produkcja mięsa w ton	Ilość sztuk do uboju	Produkcja mięsa w ton.	Ilość sztuk do uboju	Produkcja mięsa w ton.	Produkcja mięsa w ton.	Produkcja jaj w ton.	połowy w tonach	Razem prod. mięsa 5+7+9+11+12	Razem rubr. 13+14+15
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Produkcja	55.000	99.000	120 000	8 400	5.500	1.100	19.800	990	10.000	159	442	1240	1470	11 091	13.811
Konsumcja	—	117.000	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29.700
Niedobór	—	18.900	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15.899

U W A G I:

Rb. 4 — Na ubój przeznacza się 80% poglowia. Wagi 100 kg żywca — 70 kg. mięsa.
„ 6 — Na ubój przeznacza się 10% dorosłego pogłowia o średniej wadze 400 kg żywca — 200 kg mięsa.
„ 8 — Zakładamy, że 80% krów ocieli się dając w 50% jałówki, w 50% zaś byczki. Na ubój przeznacza się się 10% jałówek i 80% byczków wagi a 100 kg żywca — 50 kg mięsa.
„ 10 — Na ubój przeznacza się 20% poglowia.
„ 12 — Na ubój przeznacza się 50% pogłowia kur (310.000 szt. a 1,5 kg żywca), gęsi (26.000 szt. a 5 kg żywca) i kaczek (36 000 sztuk a 2,5 kg żywca). Żywiec przeliczony na mięso dla kur a 1 kg,: gęsi a 3 kg, kaczek a 1,5 kg.
„ 13 — Przeciętną nośność przyjęto a 80 jaj.
„ 14 — Przyjęto następującą przeciętną wydajność: Zalew Świeży 20 kg z 1 ha
Jeziora 30 kg z 1 ha.
Rzeki 25 kg z 1 ha.
Wody zamknięte 90 kg z 1 ha.

Mgr Stefan Preibisz

SPÓŁDZIELCZOŚĆ

województwa gdańskiego w planie gospodarczym na rok 1948

W roku 1946 ukończono główny okres założycielski spółdzielni na terenie województwa gdańskiego. W 1947 roku położony główny nacisk na umocnienie zorganizowanych 406 spółdzielni towarowych, 62 placówek oddziałów Central Gospodarczych i 34 oddziały innych spółdzielni.

W 10 miesiącach 1947 r. powiększono w spółdzielniach terenowych ilość członków z 36 na 64 tysiące,

kapitały własne z 34 mil. na 64 mil.,
kredyty obrotowe z 270 milj. na 430 milj.,
obroty miesięczne z 360 na 620 milj.,
ilość sklepów i placówek handlowych z 550 milj. na 705 milj.,
ilość punktów skupu z 40 milj. na 60 milj.,
ilość zakładów przemysł. z 120 milj. na 164 milj.

Obroty miesięczne central gospodarczych wzrosły z 315 milj. złotych w I 1947 r. na 510 milj. we wrześniu 1947 r.

Plan gospodarczy sektora spółdzielczego na rok 1947 w Wojew. Gdańskim został dotąd wykonany w ca. 80 proc., z tym, że w niektórych działach już znacznie przekroczono cyfry planu. Podkreślić należy, że w 1947 r. szczególną uwagę poświęcono obniżeniu kosztów pośrednictwa poprzez zmniejszenie ogniw pośredniczących oraz oszczędną kalkulację kosztów własnych zarówno w spółdzielniach jak i w centralach gospodarczych, ponieważ to zagadnienie ma specjalnie duże znaczenie dla kształtowania się cen artykułów pierwszej potrzeby w naszym województwie, które jest jeszcze skazane na przywóz z innych dzielnic. Jednak wpływ spółdzielczości jest niewystarczający, ponieważ jej udział w ogólnych obrotach handlowych Województwa Gdańskiego szacujemy na 12—15 proc.

W planie gospodarczym na rok 1948 przewidujemy powiększenie:

1. ilości spółdzielni do 510, przy czym większość nowych projektowanych spółdzielni przypada na spółdzielnie Samopomocy Chłopskiej, spółdzielnie pracy wytwórczej i pomocnicze spółdzielnie rzemieślnicze,

2. ilość sklepów i punktów handlowych do 1.140, czyli o 60 proc., co stanowić będzie ca 15 proc. ogólnej ilości sklepów prywatnych,

3. ilości zakładów wytwórczych i usługowych do 330, czyli o 65 proc.

4. obrotów gospodarczych na 9 miliardów złotych za rok 1948, czyli o 50 proc., w tym 7,5 miliarda złotych obrotu detalicznej sieci rozdzielczej i 1,5 miliarda obrotu skupu rolnego,

5. funduszu udziałowego i zasobowego do sumy 150 milionów złotych, czyli o 150 proc., zdając sobie sprawę, że racjonalny rozwój spółdzielczości wymaga oparcia działalności gospodarczej w coraz większym stopniu o własne fundusze, tak aby stosunek własnych kapitałów do kredytów bankowych wynosił przynajmniej jak 1:5, podczas gdy obecnie wynosi prawie jak 1:8 przeciętnie, przy niekorzystnym odchyleniu w niektórych typach spółdzielni,

6. kredytów obrotowych do 750 milionów zł., co jest warunkiem zrealizowania w 1948 roku projektowanego powiększenia obrotów oraz ilości sklepów i zakładów wytwórczych. Oddział B.G.S. w Gdańsku musi środki na ten cel uzyskać od Centrali B. G. S. z nadwyżek przyrostu wkładów i rach. bieżących w innych woj. ponieważ gospodarczo jeszcze słabo województwo gdańskie nie jest w stanie wypracować potrzebnych nadwyżek kapitałowych.

7. w spółdzielniach oszczędnościowo-pożyczkowych własnych funduszów oraz wkładów i rach bieżących do 100 milj. złotych, czyli o 100 proc., opierając się na dodatnich wynikach z 1947 r. Sumę kredytów bankowych zwiększyć z 80 na 180 milj. zł. dla obsługi potrzeb kredytowych rolników, rybaków i rzemieślników. Szczególnie nale y podkreślić potrzebę powiększenia kredytów przynajmniej o dalszych 50 milj. złotych. dla Banku Rybaków Morskich na sfinansowanie uzupełnienia sprzętu rybackiego, zakup motorów i remontu kutrów, będących własnością rybaków oraz na dokończenie budowy ca. 50 kutrów, budowanych przeważnie nie w stoczniach, lecz przez samych rybaków,

8. kredytów na spółdzielcze budownictwo mieszkaniowe do 150 milj. zł., co umożliwi dostarczenie ca 400, przeważnie 1 i 2-pokojowych mieszkań dla świata pracy w Gdyni i Gdańsku,

9. kredytów inwestycyjnych sektora spółdzielczego (bez spółdzielni mieszkaniowych) do 258 milj. złotych, podczas gdy w 1947 r. inwestycje spółdzielcze wyniosły dotąd ca 124 milj. złotych z czego ca 40 proc. pokryto z państwowego kredytu inwestycyjnego, a resztę z własnych funduszów,

10. obrotów handlowych oddziałów central gospodarczych do ca 8 miliardów zł za rok 1948, z tym jednak, że hurt spółdzielczy będzie się w 100 proc. odbywał ze spółdzielniami z wyłączeniem firm prywatnych, podczas gdy w 1947 roku obroty ze spółdzielniami aparatu hurtowego, jakim powinny być oddziały central gospodarczych, zmniejszy napięcie finansowe w spółdzielniach i pozwoli na lepsze zaopatrzenie rozdzielczej sieci spółdzielczej w artykuły pierwszej potrzeby.

Tak przedstawia się w bardzo ogólnym rzucie plan gospodarczy spółdzielczości na 1948 r. Spółdzielczość będzie się starała dokładnie wypełnić ustalony plan gospodarczy 1948 rok, zdając sobie dobrze sprawę z ważności funkcji sektora spółdzielczego w ogólnym planie gospodarczym odbudowy kraju.

Mgr. Józef Kawczyński

Inicjatywa prywatna Wybrzeża
w planie gospodarczym na rok 1948

Kiedy przed kilku miesiącami opublikowano w prasie Wybrzeża wzmiankę o wnioskach, zgłoszonych przez inicjatywę prywatną do Planu Inwestycyjnego na rok 1948 — na kwotę 196.000.000 złotych, wyraził jeden z dzienników zdziwienie z powodu tak skromnych rozmiarów tych planów. Uważam, że ta krytyka jest na pierwszy rzut oka w zupełności uzasadniona. Czym e bowiem są planowane przez sektor prywatny inwestycje w porównaniu z tak dużymi projektami sektora państwowego, które nam nakreślono!

Cyfrowe zestawienie dotychczasowych planów inwestycyjnych sektora prywatnego daje nam następujący obraz:

Rok	Ilość zgłoszonych wniosków	Koszt ogólny preliminowanych inwestycyj	W tym własne środki	Ilość uwzgl. wniosków	Przyznane kredyty: Kwota	Przyznane kredyty: Stosunek % do kwoty z rubryki 3
1	2	3	4	5	6	7
1946	15 w całym okręgu Izby	55 258 tys. zł	24.309 — 44%	4	3 500 tys. zł	6.3
1947	32 w całym okręgu Izby	10 5720 tys. zł	25.000 — 24%	32	14.600 tys. zł	13.6
1948	21 tylko wojew. gdańskiego	196 000 tys. zł	52.[illegible]00 — 26,5	10	—	—

W świetle tych cyfr należy stwierdzić, że ruch inwestycyjny inicjatywy prywatnej na Wybrzeżu zdany jest w przeważającej mierze na własną zaradczość, nie znajdując dostatecznej pomocy z państwowych funduszów inwestycyjnych. Ponadto realizacja przyznanych kredytów połączona jest z tak dużymi trudnościami, że część reflektantów, nie mogąc zadośćuczynić rygorystycznym wymaganiom banków, zmuszoną była zre-

zygnować z wykorzystania kredytów. Te same skutki spowodowały także w kilku wypadkach szczupłość przyznanych kredytów i opóźnienie w ich realizacji. Sądząc, że trudności w realizowaniu kredytów są dobrze znane naszym władzom centralnym, nie chciałbym się tu dłużej nad tą sprawą rozwodzić, a natomiast pozwolę sobie w końcowych wnioskach wypowiedzieć odnośne postulaty sektora prywatnego.

Muszę jednak nadmienić, że na Wybrzeżu pracuje około 600 prywatnych przedsiębiorstw przemysłowych, które odbudowały się i dokonały niezbędnych inwestycji własnym sumptem. Jeśli natomiast nie eksploatują one stuprocentowo swej zdolności wytwórczej, to z powodu braku surowców (przydział surowców zagospodarowanych tylko w małym procencie pokrywa zapotrzebowanie) i z powodu braku kredytów bankowych.

Dla całkowitego zobrazowania planowanej działalności przemysłu prywatnego na Wybrzeżu przedstawię także cyfrowe dane, dotyczące planowanej produkcji na rok 1948, zaznaczając, że liczby te dotyczą tylko województwa gdańskiego:

414 przedsiębiorstw przemysłowych, bez przedsiębiorstw budowlanych i przedsiębiorstw połowów morskich, ustaliło swój plan produkcyjny na rok 1948 w wysokości 5 314.000.000 zł. Plan zatrudnienia na rok 1948 przewiduje 4.127 robotników, czyli zwiększenie o 700 robotników w stosunku do tegorocznego stanu zatrudnienia.

Szczegółowe zestawienie planu produkcji na rok 1948 przedstawia się następująco:

Branża przemysłu	Ilość przedsięb.	Plan produkcji na 1948 rok zł	Plan zatrudnienia	
			1948	obecnie
Chemiczny	52	1.000.000.000,—	325	325
Drzewny	45	260.000.000,—	520	410
Papierniczy	12	40.000.000,—	75	70
Mat. elektrotechn.	34	1.500.000 100,—	610	570
Mat. budowlanych	16	135.000.000,—	110	95
Przetw. zbożowego	107	105 000.000,—	338	3 4
Spożywczy	136	2.100 000.000,—	1.943	1.692
Konfekcyjny	2	50 0 0 000,—	49	47
Galanteryjny	3	3.000.000,—	4	4
Włókienniczy	2	8 000.000,—	9	9
Skórzany	1	51.000.000,—	57	30
Różne	4	62.000.000. —	87	85
Razem	414	5 314.000.000,—	4.127	3 641

Ilość przedsiębiorstw przemysłowych województwa gdańskiego na dzień 15 września 1947 r. wynosiła 659. Zestawienie powyższe nie obejmuje przedsiębiorstw połowów ryb w ilości 126 oraz przedsiębiorstw budowlanych (wykonawstwo) w ilości 119.

Poza tym sektor prywatny opracowuje obecnie projekty wprowadzenia nowych działów produkcji, a mianowicie: wytwórnie dla wykorzystania odpadków przemysłu rybnego, głównie wątroby dorsza dla produkcji tranu, uruchomienie wytapialni tłuszczów, wytwórni farb, lakierów, rozpuszczalników, materiałów impregnacyjnych dla lin i żagli oraz terpentyniarnię. Zaznaczyć tu należy, że istnieje zakład całkowicie urządzony dla produkcji tak potrzebnej kalafonii i terpentyny. Zakładu tego nie udało się jedynie dlatego uruchomić, ponieważ Dyrekcja Lasów Państwowych, pomimo wielokrotnych zabiegów, odmawia przydziału karpiny z lasów państwowych. Sądzimy, że przy życzliwym poparciu władz centralnych problem ten zostanie załatwiony. W dziedzinie produkcji spożywczej uruchomiona zostanie jedna bekoniarnia głównie na eksport, zwiększone również i rozbudowane będą przetwórnie surowca rybnego.

Dla zaradzenia brakowi surowców tłuszczowych rozpoczęta zostanie przez przemysł olejarski akcja w kierunku produkcji nasion oleistych na Żuławach.

Dalszym zagadnieniem, do którego zrealizowania będzie sektor prywatny dążył w roku 1948, to powiązanie w możliwie najszerszych rozmiarach produkcji prywatnej — w charakterze przemysłu pomocniczego — z dużym przemysłem państwowym. Jako przykład pozwolę sobie przytoczyć współpracę prywatnego przemysłu z Państwowym Przemysłem Stoczniowym. Nie będzie to napewno jedyna możliwość powiązania produkcji prywatnej z państwową. Zagadnienie to poza odcinkowym załatwieniem będzie w roku 1948 dokładnie zbadane i przygotowane do skierowania na realne tory.

W toku są starania nad ożywieniem regionalnego przemysłu ludowego, a mianowicie ludowego przemysłu kaszubskiego w zakresie sztuki ludowej i przemysłu chałupniczego.

Plan eksportowo-importowy sektora prywatnego tutejszego okręgu na rok 1948 obejmuje po stronie eksportu około 3.800 000 $, a po stronie importu około 4,500.000 $. W szczególności plan przewiduje po stronie eksportu wywiezienie wytworów pochodzenia roślinnego za 1.200.000 $ (jęczmień, groch, fasola, ziemniaki, cebula i inne warzywa świeże, słód, jagody świeże, grzyby suszone, rośliny lecznicze oraz wiklina okorowana i obręcze wiklinowe), eksport ryb morskich i słodkowodnych (sandaczy, leszczy, węgorzy oraz łososia i dorszy), zwierzyny dzikiej bitej, drobiu bitego, szynek, boczków i jaj za 1.500.000 $. Następną grupę po stronie eksportu stanowią przetwory spożywcze (warzywne i mięsne, konserwy mięsne, konserwy rybne) na sumę około 340.000 $. Przewiduje się dalej wyeksportowanie różnych wytworów, jak komplety beczkowe i skrzynkowe, meble, wyroby ceramiczne, fajansowe i szklane oraz wyroby przemysłu ludowego na ogólną sumę 135.000 $. Ostatnią wreszcie pozycję eksportu stanowią dostawy na statki, które według planu mają dać około 620.000 $.

Po stronie importu przewidywany jest import wytworów pochodzenia roślinnego na sumę około 1.680.000 $ (owoce świeże i suszone), używki (korzenie, kawę, herbatę i kakao), nasiona (traw, warzyw, kwiatów), ziemniaki do reprodukcji i nasiona oleiste. Dalszą grupę stanowi import śledzi świeżych i solonych oraz szprotów na ogólną kwotę 1.400.000 $, jelit surowych i sztucznych za ca 15.000 $. Grupa wytworów pochodzenia mineralnego obejmuje import talku i wosku ziemnego za ca 12.000 $ oraz wosków, tłuszczów, olejów pochodzenia roślinnego i zwierzęcego na kwotę około 286.000 $.

Dalsze pozycje importowe obejmują przetwory spożywcze, wina, przetwory chemiczne oraz farmaceutyczne, import skór, surowce włókiennicze, kauczuk i wytwory na ogólną kwotę 959.900$. Dalej plan przewiduje import korka i odpadków z kory oraz wytworów papierowych za łączną kwotę 20.800 $. Plan importowy obejmuje również przywóz aparatów, narzędzi oraz części na ogólną sumę około 194,500 $.

Udział handlu i przemysłu w wyżej naszkicowanym planie eksportowo-importowym tutejszego okręgu na rok 1948 przedstawia się następująco: po stronie eksportu udział handlu wynosi około 2.800.000 $, udział przemysłu około 1.000.000 $, po stronie importu analogiczne cyfry wynoszą: 2.500.000 $ i 1.500.000 $.

Na podstawie powyższych uwag można by raczej dojść do przekonania, że udział sektora prywatnego w wykonaniu planu gospodarczego w zakresie inwestycji, produkcji oraz handlu zagranicznego odpowiada ściśle tym wszystkim możliwościom, jakimi w obecnym czasie sektor ten dysponuje.

Akcja inwestycyjna tego przemysłu wykazuje wyraźny wzrost z roku na rok i coraz też większe własne środki mobilizują się na cele inwestycyjne.

Nie możemy także pominąć aktywności inicjatywy prywatnej w zakresie ruchu budowlanego. W roku 1948 wykończone zostaną dwa gmachy, jeden w Gdyni — gmach Izby Przemysłowo-Handlowej, drugi — gmach kupiectwa we Wrzeszczu. Gmachy te obejmują każdy ponad 15.000 m sześc. a koszt każdego z nich waha się w granicach 60 milionów złotych. Odbudowa prywatna zniszczonych budynków na terenie Gdyni, Gdańska i Wrzeszcza przybiera także bardzo poważne rozmiary.

Na odcinku pracy portowej działalność sektora prywatnego w obsłudze przeładunków portowych zmniejsza się zarówno w cyfrach względnych, jak i bezwzględnych z roku na rok, a to na skutek rozbudowy przedsiębiorstw państwowych. Wyjątek stanowi dział maklerki okrętowej. Natomiast w dziedzinie, w której wyłącznie tylko przedsiębiorczość i inicjatywa decydują o pozyskaniu ładunków, tj. w dziedzinie tranzytu, sektor prywatny odgrywa dominującą rolę i czyni wszelkie zabiegi, aby udział tranzytu na polskie porty morskie jeszcze bardziej rozwinąć. Procentowy udział w obsłudze tranzytu przedstawia się w obecnym roku następująco:

sektor państwowy	—	1,3%
„ spółdzielczy	—	0,3%
„ prywatny	—	98,4%

Ogólna wysokość przeładunków tranzytowych natomiast wynosiła w roku 1946 — 219.500 ton, a za 9 miesięcy 1947 r. — 522,500 ton.

Sądzę, że nawet tak pobieżnie naszkicowane rozmiary inicjatywy prywatnej w planach pracy gospodarczej na Wybrzeżu w roku 1948 warte są podkreślenia.

Oczywistym jest, że sama inicjatywa prywatna nie zdoła wykonać swoich planów bez pomocy czynników decydujących. Życzenia inicjatywy prywatnej odnośnie tej pomocy są następujące:

1) **Plan inwestycyjny:**
   a) zwiększenie kredytów na cele inwestycyjne przynajmniej do wysokości funduszów własnych, wykazanych przez poszczególne inwestujące przedsiębiorstwa,
   b) uproszczenie procedury, związanej z realizacją kredytów przez ograniczenie roli banków wyłącznie do czynności bankowych i pozostawienie kontroli nad wykorzystaniem kredytów samorządowi gospodarczemu,
   c) upoważnienie samorządu gospodarczego do dokonywania virement w ramach przyznanych regionalnych kredytów globalnych.
2) **Plan produkcyjny:**
   a) zwiększenie przydziału surowców zagospodarowanych tak, aby zapewniona była produkcja poszczególnych przedsiębiorstw przynajmniej na jedną zmianę dziennie,
   b) życzliwe ustosunkowanie się przemysłu państwowego do ofert przemysłu prywatnego w sprawie współpracy.
3) **Plan eksportowo-importowy:**
   a) umożliwienie sektorowi prywatnemu korzystania z kontyngentów umownych,
   b) przydzielenie temu sektorowi surowców i półfabrykatów, niezbędnych dla produkcji eksportowej,
   c) traktowanie sektora prywatnego na równi z sektorem państwowym i spółdzielczym przy korzystaniu z kredytów bankowych,
   d) skoncentrowanie w portach morskich dyspozycji handlowej w zakresie eksportu i importu przez popieranie osiedlania się w portach przedsiębiorstw handlu zagranicznego.

Dr inż. Mikołaj Gutowski

Problemy polskiego przemysłu stoczniowego

O przemyśle stoczniowym, najcięższym z przemysłów portowych, niewiele się wie, niewiele się mówi w głębi kraju nawet wśród sfer przemysłowych, gdyż Polska nie jest krajem o jakiejś tradycji budownictwa okrętów, a odcinek tej wytwórczości, który powstał dopiero w końcu okresu międzywojennego zarysował się nader w skromnym zakresie.

Brak też tej tradycji, brak atmosfery sprzyjającej budownictwu okrętowemu, niedostateczne sprecyzowanie poglądów, nawet u niektórych czynników reprezentujących Rząd, na celowość istnienia i rozwoju przemysłu stoczniowego, spowodowały do pewnego stopnia niedocenienie obiektów, które przy słusznym roszerzeniu naszej granicy nadmorskiej weszły w stan naszej gospodarki narodowej.

A tymczasem, po objęciu dzisiejszego Wybrzeża z jego dużymi portami, zaistniały specjalne warunki, gdyż uzyskaliśmy nową podstawę rozwojową dla przemysłu okrętowego w postaci dużej i bogatej spuścizny poniemieckiej.

Wprawdzie zniszczenia w budynkach wynosiły ok. 30%, a w obrabiarkach przypada nam w udziale 30 procent parku maszynowego z czasu wojny oraz kilka doków pływających, lecz urządzenia kapitalne jak pochylnie, pozostałe dźwigi, uzbrojenie nabrzeży i instalacje terenowe niewiele ucierpiały.

Niewielki, lecz niemal pełny komplet obrabiarek pozwolił zacząć prace remontowe na statkach i przygotowywać się do budowy nowych jednostek w skromnym narazie zakresie.

Obecny stan posiadania obejmuje wszystkie większe stocznie morskie w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie z kompleksem Stoczni Gdańskiej na czele.

Stocznia ta obejmująca tereny dawnej stoczni Gdańskiej i Stoczni Schichau stanowi potężny ośrodek zatrudniający obecnie ok. 3.300 pracowników i wyposażony w osiem nowoczesnych pochylni, kadłubownie, warsztaty mechaniczne, narzędziownie, odlewnie żeliwa, warsztaty budowy kotłów, oddział konstrukcji stalowych i dźwigów, tlenownie, kuźnie, i szereg innych oddziałów.

Stocznia Gdyńska rozbudowana poważnie przez Niemców na dawnym terenie nowej stoczni stanowi ośrodek typowo remontowy obsługujący potrzeby portu gdyńskiego i Marynarki Wojennej i zatrudniający ok. 1700 pracowników.

Nie jest ona wyposażona w pochylnie, lecz ma dużą kadłubownię i oddział mechaniczny, warsztat elektryczny, tlenownie i inne. Obie te stocznie razem rozporządzają 5 dokami pływającymi, z czego 2 największe dają możność dokowania statków do 9.000 ton wagi.

Całość daje dużą przelotność dokowania, która będzie powiększona przez wydobycie 6 zatopionego jeszcze doku, 2 podnośników oraz 5 pontonu.

Poza tymi największymi stoczniami mamy mniejszą Stocznię Nr 3 w Gdańsku, zatrudniającą ok. 1.100 pracowników i mającą specjalnie bogato wyposażoną stolarnię i warsztat szkutniczy oraz mechaniczny.

Stocznia ta przystosowana jest do seryjnej budowy mniejszych jednostek stalowych i drewnianych oraz konstrukcji mieszanej.

Wykonuje ona również remonty kapitalne wagonów osobowych i towarowych, wyposażenie statków, remont i budowę jachtów, szalup itp.

Dalej osobne miejsce zajmuje Ośrodek Szczeciński z małą stocznią śródlądową „Gryf" i bardzo zniszczoną stocznią morską „Odra".

Ten bardzo krótki opis obiektów, które weszły do Zjednoczenia jako czynnika zarządczego daje tylko obraz szkieletu organizmu, który z działań wojennych, okupacji i nieuniknionej w tych wypadkach dewastacji wyszedł poważnie okaleczony jak większość naszych zakładów innych branż.

Lecz gdy większość naszych zakładów przemysłowych miała czas i możność zająć się zaleczaniem w spokoju swoich ran i przygotowywać się do właściwej sobie produkcji, przemysł stoczniowy jako jedyny poważniejszy ośrodek na Wybrzeżu był natychmiast obciążony zadaniami odbudowy portu, urządzeń portowych i innych na terenie Wybrzeża.

A gdy nastąpiło ożywienie pracy w porcie, gdy nieliczny narazie tonaż polski, bądź z rewindykacji, bądź z reparacji zgłosił swoje potrzeby remontowe, stocznie pomimo, że nie były jeszcze same uporządkowane, były jednak zmuszone poświęcić swoje siły, czynne urządzenia i resztki zasobów materiałowych dla wywiązania się z ciążących na nich obowiązków.

Stocznie wykonały do dnia dzisiejszego łącznie remonty na 865 jednostkach — z czego obsłużono 675 krajowych i 190 zagranicznych.

Można śmiało stwierdzić, że niemal cała Polska Flota Handlowa została przejrzana.

Odnowiono klasę wielu statków, co było szczególnie trudne po okresie wojennych trudów i zaniedbań oraz wykonano kilka wielkich remontów na miarę europejską.

W bieżącym roku przeszły przez nasze stocznie niemal wszystkie statki reparacyjne, które spadły ponad planowane remonty.

Były okresy, kiedy na stoczniach w Gdańsku i Gdyni stało równocześnie po ok. 40 jednostek na każdej.

Osobne miejsce ma odbudowa 4-ch dalszych pasażerskich statków przybrzeżnych, które w przyszłym sezonie rozpoczną prace na naszej zatoce i w Szczecinie.

Jest to właściwie nowa budowa, gdyż wykorzystuje się puste kadłuby by zamienić je na szybkie wygodne statki o nowoczesnej sylwetce w-g planów naszych konstruktorów.

Wszelki plan produkcji stoczni wymaga specjalnego przygotowania kadr fachowych i w tym kierunku poczyniono poważne kroki i powzięto decyzje, które każą spodziewać się pozytywnych i dalekosiężnych skutków.

Nader szczupły zespół konstruktorski i brak archiwów oraz materiałów doświadczalnych nie wystarcza obecnie do pełnego rozwinięcia pracy Centralnego Biura Konstrukcyjnego Okrętowego i niezbędna jest pomoc i współpraca techniczna, doświadczonej i bogatej w archiwa stoczni zagranicznej.

W ostatnim roku nawiązano stosunki ze stoczniami francuskimi, które dostarczają nam kompletu rysunków warsztatowych do naszego projektu rudowęglowca 2.500 ton t. dw.

Ponadto jest w stadium omawiania umowa o współpracę na szerokiej płaszczyźnie ze stocznią włoską „Ansaldo", której gotowość rozległej pomocy w ludziach i materiale konstruktywnym pozwala przewidywać duże korzyści dla naszych stoczni już w czasie najbliższym.

Projektowane jest wspólne biuro konstrukcyjne, które początkowo ulokuje się przy stoczni „Ansaldo" i korzystać będzie z konkretnej pracy konstruktorów włoskich, doświadczeń organizacji i archiwów.

Z naszej strony pracować będzie zespół polski, który otrzyma wyszkolenie w okresie rocznym i przeniesiony do kraju stanowić będzie gotową kadrę.

Biuro to odrazu rozpocznie opracowywanie kompletu rysunków warsztatowych do naszych projektów trampa 4 800 t. dw. i motorowca drobnicowego 800 ton t. dw.

W ten sposób obok wyszkolenia personelu uzyskamy rysunki, które umożliwią przystąpienie do budowy tych statków już w końcu roku przyszłego.

Równocześnie zostało ostatnio przeorganizowane Centralne Biuro Konstrukcyjne Okrętowe oraz otworzono Biuro Konstrukcyjne Maszyn i Konstrukcji Stalowych.

Centralne Biuro Konstrukcyjne Okrętowe powiększyło personel i zatrudnia obecnie ok. 60 osób. Opracowuje ono już warsztatowe rysunki do nowych holowników i kilka nowych projektów ofertowych różnych statków. W dziedzinie wyszkolenia zawodowego Zjednoczenia Stoczni ma już zorganizowane Gimnazjum trzyletnie w Gdańsku, szkołę zawodową w Gdyni oraz kursy spawaczy i traserów na stoczniach.

Przechodząc do zagadnienia planu w przemyśle okrętowym, musimy przede wszystkim stwierdzić, czy istnieje już jakiekolwiek założenie dla planowania.

Tu poza niejako wewnętrznym zakresem planowania należy rozróżnić przede wszystkim odcinek zewnętrzny, obejmujący ogólno-gospodarcze założenie wynikające z ukształtowania koniunktury światowej na tym odcinku.

Ta ostatnia wywiera wielki wpływ na założenia planu, gdyż przemysł okrętowy musi współpracować z rynkiem międzynarodowym.

Możliwości produkcyjne naszych stoczni po doinwestowaniu przekroczą zapewne zapotrzebowanie wewnętrzne i już w ciągu lat kilku będą one zmuszone stanąć do konkurencji z ośrodkami europejskimi.

Na tym polu możemy przewidywać sukcesy, gdyż Polska rozporządza pokaźną produkcją podstawowych materiałów, zaś przemysł maszynowy może rozwinąć dostawy urządzeń maszynowych dla przeciętnych typów statków.

Z drugiej strony bierzemy pod uwagę pewną tradycję i naturalną potrzebę istnienia Ośrodka Gdańskiego, który był jednym z poważniejszych na Bałtyku i cieszył się frekwencją nawet wybrednych armatorów.

Widzimy w zasadzie dużo możliwości i pomyślne perspektywy rozwojowe dla polskiego przemysłu okrętowego, lecz by to urzeczywistnić musimy podjąć największy wysiłek, zmierzający do postawienia naszych stoczni na poziom europejski.

Wymagać to będzie szczególnej opieki Państwa by ta wiotka gałąź rozwinęła się w silny konar, lecz jest to konieczność absolutna, jeżeli chcemy zdobyć sobie pozycję państwa morskiego.

Termin dyktuje nam obecna koniunktura światowa w przemyśle okrętowym, a więc wszelkie przeobrażenia muszą być dokonane w czasie ograniczonym.

Przeżywamy obecnie powojenny okres wyjątkowo korzystny kiedy stocznie europejskie mają portfel zamówień zdolny pokryć 3—5-letni program produkcji, a cena statków jest 2 i pół-krotnie wyższa niż przed wojną.

Notujemy wciąż poszukiwanie dalszych możliwości budowy nowego tonażu i remontów, a stocznie nasze otrzymują zapytania zagraniczne.

Zarysowują się dziś wyjątkowe warunki dla stworzenia mocnego przemysłu okrętowego, lecz nastąpić musi to jeszcze przed końcem tego korzystnego okresu, który zapewne potrwa nie dłużej niż 2—3 lata.

W tym to terminie Stocznie nasze powinny stanąć na poziomie europejskim przez doinwestowanie, modernizację organizacyjną jak i produkcyjną oraz wyszkolenie zespołów specjalistów.

Chwila obecna pozwala na postawienie na tapecie palącej od dawna kwestii całokształtowego i długofalowego programu państwowego, gdyż konieczna jest rozbudowa i modernizacja floty handlowej do zakresu, który konieczny jest do odegrania na rynku frachtowym roli interwencyjnej.

Należy stwierdzić, że zapotrzebowanie na powojenne remonty kapitalne statków już przemija, zatem nie można ich brać za podstawę produkcyjną naszych stoczni na przyszłość.

Stocznie czekają na program morski, którego część przypadnie im do wykonania, lecz bez którego są one pozbawione podstawowych założeń wszelkiego planowania zarówno krótko jak i średniofalowego.

Jeżeli sobie uświadomimy, że przemysł okrętowy z natury swej produkuje w długich okresach, to obecny okres trzyletni jest krótkim odcinkiem nie dającym jeszcze obrazu przyszłości stoczni, które zdążą zaledwie się doinwestować, okrzepnąć i zbudują kilka pierwszych statków.

Jeżeli w tym krótkim okresie stocznie nie otrzymają programu, który pozwala zaplanować produkcję na lat 10, to okres ten stanie się znów tylko okresem przejściowym do właściwego startu.

Oznacza to wegetację stoczni i stawia w wątpliwość sprawę podniesienia ich do poziomu europejskiego przed zmierzchem koniunktury.

Program morski jest więc nieodzowny, by właściwe planowanie rozbudowy floty było możliwe.

Ostateczne jego ustalenie winno nastąpić najpóźniej w połowie okresu trzyletniego — jest to wniosek kapitalny.

W okr sie trzyletnim mamy w programie poważne serie 6 rudowęglowców, 4 holowniki i kilka mniejszych jednostek, lecz są to aktualne potrzeby armatora, co nie znaczy, że są one przestudiowane na tle całego programu morsk ego.

Podobnie przypadkowo powstają obecnie typy jednostek rybackich.

Opierając się na licznych autorytatywnych wypowiedziach i studiach w dziedzinie ekonomiki morskiej możemy przyjąć najniższą cyfrę szczytową przewidywanego tonażu naszej floty handlowej — 300.000 ton rejestr. brutto w ciągu 10 lat.

Ponieważ stan obecny floty pełnomorskiej wynosi po zrealizowaniu reparacji ok. 150.000 BRT zarysowuje się pozostała część 150.000 BRT do wybudowania z czego naszym stoczniom przypaść może tonaż około 120.000 BRT.

To jest nowa część floty, lecz istnieje jeszcze problem renowacji tonażu.

W okresie 10 lat przewidujemy ok. 100.000 BRT. nowych statków na miejsce tych, które przekroczyły granicę 20 lat (dla tankowców nawet 15 lat).

Widzimy więc łączne zapotrzebowanie marynarki handlowej 220.000 BRT. co odpowiada liczbie 330.000 t. dw. Zatem przeciętna produkcja stoczni kształtuje się w granicach 35 tys.

t. dw. dla marynarki handlowej. Do tego dodać musimy średni i mały tonaż rybacki i inny w ilości ok. 4.000 t. dw. rocznie.

Razem otrzymujemy przeciętną roczną produkcję stoczni 37.000 t. dw.

W latach najbliższych możemy przyjąć tą cyfrę za realną, biorąc pod uwagę zadeklarowany ostatnio plan. GAL, który przewiduje nowe 23 jednostki o łącznym tonażu 72 900 t. dw. **Stocznie polskie gotowe są ten program wykonać do roku 1952.**

Nie stawiamy sobie zadań nieosiągalnych jak pod względem finansowym tak i technicznym i dlatego zaprojektowaliśmy na najbliższy okres 3 lat licząc moment tak zwanego budowania okrętów na 1948 — 5.000 t. dw., 1949 — 21.300 t .dw., 1950 — 25.300 t. zw. z tym, że jeżeli warunki finansowe naszych armatorów na to pozwolą, a Skarb Państwa będzie mógł przyjść z pomocą udzielenia odpowiednich kredytów inwestycyjnych osiągnięcie wyższej produkcji jest zupełnie niemożliwe.

Byłoby jednak z mojej strony nierozważnie gdybym, przedstawiając plan naszej deklaracji nie uwarunkował szeregiem czynników od których realizacja tego planu jest zależna.

Napoleon miał powiedzieć, że dla osiągnięcia zwycięstwa potrzeba mu trzech rzeczy: pieniędzy, pieniędzy i jeszcze raz pieniędzy.

Lecz niestety czasy się zmieniły i stocznie potrzebują, również trzech rzeczy, ale inych, a mianowicie: pieniędzy, kontyngentów na materiały reglamentowane i zespołowej życzliwości wszystkich przemysłów zapleczowych oraz armatorów.

Pieniądze są potrzebne na inwestycje oraz na powiększenie kapitału obrotowego, który nawet w-g uznania rzeczoznawców BGK. jest zbyt mały.

Zestawienie kredytów planu inwestycyjnego ZSP. na rok 1948 wykazuje ogólną sumę 628 000.000 złotych w kredytach krajowych 1.433 milj. złotych w kredytach zagranicznych.

Drugi warunek, to przyznanie realnych kontyngentów materiałów reglamentowanych na potrzeby zamierzonej produkcji i dotrzymanie przez dostawców we właściwym terminie planów ustalonych przez CUP.

Nie mogę nie wykorzystać okazji, ażeby nie zwrócić uwagi na zagadnienie dobrze znane CUP, — zagadnienie planów odcinkowych.

Bez tego warunku najlepsze zamierzenia CUP nie osiągną pozytywnych wyników.

Ta kontrola wykonania planów powinna obejmować nie tylko plany ramowe, generalne dla poszczególnych branż i sektorów gospodarczych, lecz również powinna objąć ich plany odcinkowe.

Jest niewątpliwie chwalebne gdy hutnictwo nasze ogłasza wykonanie planu w 1947, czy też więcej procent, lecz sięgając do odcinkowych planów przekonywujemy się, że przemysł stoczniowy został pokryty zaledwie w 20% planu, a przemysł taboru kolejowego w 37%.

Nie znam innych branż, ale to wystarczy aby stwierdzić, że niektóre odcinkowe plany wykazują poważne niedociągnięcia, a ogólny plan został przekroczony tzn., że inne odcinkowe plany zostały pokryte ze znacznym nadmiarem — kosztem tych pierwszych.

W zasadach planowej gospodarki obowiązuje z całą bezwzględnością prawo harmonii, które jak widać z tych przykładów jest niedotrzymane.

Trzeci warunek w realizacji naszych zamierzeń, to jak powiedziałem zespolowa życzliwość wszystkich przemysłów zapleczowych oraz armatorów.

Należy sobie zdać sprawę, że przemysł stoczniowy jest może jednym z największych dziedzin naszej gospodarki narodowej, lecz niewątpliwie najsłabszy z przyczyn, które przedstawiłem na wstępie.

Rozwój tego przemysłu wymaga, że tak się wyrażę, cieplarnianej atmosfery. Potrzebuje poparcia i przystosowania się do warunków technicznych budownictwa okrętowego, które jest obciążone tradycjami okrętownictwa zachodnio-europejskiego i ze względu na jego rolę międzynarodową nie może się tych anachronizmów pozbyć.

To przystosowanie się niewątpliwie wymaga pewnego wysiłku technicznego i początkowych kosztów, co nie jest mile widziane przez organizacje i zespoły pragnące mieć życie ułatwione.

W tym wypadku musi być rzucone hasło — przemysł frontem do morza.

Na stoczniach naszych ciążą poważne zarzuty, skargi armatorów na niedbałe i długotrwające wykonanie zamówień oraz wysokie koszty, a ze strony naszych czynników nadrzędnych, zwłaszcza resortów finansowych że stocznie są nierentowne.

Nie mogę odeprzeć tych zarzutów, gdyż są one założeniem swoim słuszne, lecz niewątpliwie, że czas te techniczne niedomagania uleczy.

Inż. Stołągiewicz

Stocznie rybackie

W naświetleniu całokształtu zagadnień rybołówstwa morskiego, wysuwa się problemat równowagi planowania między zaopatrzeniem w sprzęt łowny, a przygotowaniem aparatu rozdzielczego plonów połowów. Okazuje się jednak, że wyciąganie konkretnych wniosków z cyfry zarejestrowanych kutrów rybackich, czy też nawet kutrów czynnych jest nader złudne, gdyż aby znaleść właściwy współczynnik porównawczy przy ustalaniu owej równowagi, musi być brany pod uwagę nie tylko stan liczebny, lecz bardziej jeszcze stan jakościowy tych jednostek pływających.

Przeglądając nasz pływający tabor rybacki musimy stwierdzić, że stan jakościowy tegoż pozostawia bardzo wiele do życzenia.

Jednostki nowe zaczynają dopiero być oddawane do ruchu przez Stocznie wielkie i rybackie; pewna nieliczna ilość w dobrym stanie to jednostki pochodzące z dostaw UNRRA oraz z rewindykacji, — natomiast znakomita większość to albo jednostki poniemieckie — pozostałe na naszym terenie — bo stan ich w chwili ewakuacji Niemców nie pozwalał na uruchomienie, albo też stare wyranżerowane wraki wyciągnięte z wody i wyremontowane.

Kiedyśmy rozpoczynali urządzenie naszego morza — gospodarka rybołówcza łaknęła sprzętu — ilość kutrów czynnych była wprost znikoma, a przemysł rybołówczy dawał aspekty znacznej dochodowości, bo koniunkturalnie — dla braku pożywienia — plony połowów znajdowały łatwy zbyt, a ryby lepszych gatunków były pożądanym przedmiotem pokupu zarówno dla budzącego się przemysłu konserwowego, jak też i dla organizacji eksportowych.

Nic też dziwnego, że zarówno rybacy fachowi, jak też i nowo kreowani, podjęli bardzo energiczną akcję ku jak najszybszemu zdobyciu czynnych jednostek pływających — i to nie wybierając środków — byle rezultat nie dawał na siebie czekać! Po tej samej linii przeszły pierwsze kroki pomocy dla rybaków czynnika państwowego, stąd też została uruchomiona tak pokaźna ilość drobnych warsztatów szkutniczych w zarządzie państwowym.

Komercyjnie rzecz biorąc, z punktu widzenia rybaka było to w pierwszym etapie może racjonalne, bo rentowność połowów była w pierwszym okresie tak wielka, że możemy przytoczyć liczne wypadki, w których rybak w ciągu sezonu, a zdarzało się nawet w ciągu paru tygodni, amortyzował całkowity wkład w odbudowę, a nawet budowę nowej jednostki pływającej, korzystając z obfitych plonów połowów i to nie tylko ryb najcenniejszych gatunków.

To czysto komercyjne i koniunkturalne podejście do kompletowania flotylli rybackiej, przeprowadzanego z takim pośpiechem, czego powody omówiłem, stało się nieuchronnie przyczyną jakości jednostek pływających, gdyż 1) pośpiech nakazywał budowę jednocześnie w licznych punktach, rozrzuconych na całym wybrzeżu — co zmniejszyło dokładność nadzoru, 2) na budowę jednoczesną w wielu punktach brak było prawdziwych fachowców szkolonych w budownictwie okrętowym — więc z musu brano pracowników niefachowych, którzy tej pracy nie znali i uczyli się jej dopiero w trakcie budowy, 3) stosowano materiał, jaki był pod ręką lub taki, który można było dostać prędko miast materiału, który zawczasu winien być wybrany według okreś-

lonych warunków technicznych i, jeśli chodzi o drewno, przez czas dłuższy przesuszany; 4) chęć jak najszybszego uzyskania jednostek skłaniała do podejmowania remontu kutrów takich, które winny były być skazane na skasowanie.

Pierwsze trzy czynniki wpłynęły niewątpliwie na jakość pierwszych jednostek nowowybudownych i oczywiście odbiją się również na ich trwałości, jednak będzie to miało wpływ na liczebność flotylli rybackiej dopiero po wielu latach — ostatni czynnik: kwalifikowanie do naprawy jednostek nieodpowiednich będzie miało wpływ decydujący na liczebność taboru w czasie najbliższym i może nieoczekiwanie i nagle zachwiać planowaną równowagę tej liczebności z aparatem rozdzielczym plonu połowów.

Zważywszy powyższe, a nadto biorąc pod uwagę fakt, że kutry remontowane poniemieckie lub z wraków to więcej niż połowa rejestrowanych jednostek, widzimy z jaką ostrożnością należy podchodzić do ograniczenia budowy kutrów rybackich.

Mówiąc dalej o wpływie wspomnianych czterech czynników na budowę rybackich jednostek pływających stwierdzić musimy, że odbiły się one nie tylko na jakości, lecz i na cenie kutrów i łodzi, gdyż nieszkolony personel zużywał znacznie więcej roboczo-godzin, niżby to normalnie być powinno, ponadto nieumiejętność operowania materiałami spowodowała również większe ich zużycie; wreszcie trzeba wziąć pod uwagę również i tę okoliczność, że budowano nowe typy i w trakcie budowy opracowywano szczegóły konstrukcyjne i wprowadzano wyniki doświadczeń własnych i zagranicznych, co niejednokrotnie powodowało przeróbki.

Spowodowana tymi przyczynami nadwyżka kosztów jest niewątpliwie ceną nabycia przez Państwo nasze nowych kadr specjalistów, których uprzednio albo nie mieliśmy wcale, albo też w bardzo ograniczonej ilości — jest więc ona typową **inwestycją duchową — inwestycją pracy.**

Rybołówstwo szuka dróg rozwoju coraz to innych. Dążność do uniezależnienia się od Bałtyku i poszukiwania terenów stałych połowów śledzia zmusza do szukania nowych — większych typów jednostek. Obok tego powstają jednostki nowe, odpowiadające specjalizacji połowów — regulowanie kroczenia po tych drogach myśli twórczej jest zadaniem państwowych stoczni rybackich, a wkład w to uczyniony to **inwestycja druga: inwestycja myśli — inwestycja konstrukcyjna.**

Stocznie rybackie pragną jak najlepiej wywiązać się ze swych obowiązków, dlatego też zmieniły swój kierunek rozwojowy, wytyczony w zaczątkach swego istnienia. Od początku br. podjęta została akcja koncentracji produkcji i zmniejszenia ilości stoczni.

Z początkowych 15-tu jednostek doszliśmy obecnie do 7-miu; podzielono je na 3 grupy: zachodnią, środkową i wschodnią, — każda z tych grup prowadzona jest przez kierownika stoczni głównej macierzystej; w roku przyszłym pozostaną jedynie owe 3 stocznie macierzyste — pozostałe drobne odejdą od naszego zespołu; osiągniemy w ten sposób z jednej strony redukcję personelu o 40 proc., z drugiej zaś koncentrację i specjalizację produkcji, jej potanienie i polepszenie oraz wzmocnienie nadzoru i zmniejszenie kosztów administracji.

Przeprowadzamy te zmiany stopniowo, pragnąc uniknąć wstrząsów i przykrych konsekwencji dla personelu. Te nasze prace to inwestycja trzecia — organizacyjna.

Stocznie rybackie, aby sprostać postawionym przez ten plan zadaniom **muszą** mieć możność prowadzenia ciągłości swych prac, mamy śmiałość to stwierdzić i tego się domagać, bo mimo nawet dotychczasowych usterek organizacyjnych — produkujemy — i nie jesteśmy deficytowi. Zbudowaliśmy dotychczas 31 kutrów i 148 łodzi i przeprowadziliśmy 344 remontów jednostek pływających oraz silników w tym 46 poważniejszych — z kredytów państwowych.

Jeśli plan państwowy nie pozwala na przyznanie inwestorom jednostek u nas budowanych takich kredytów jakie byłyby potrzebne, aby nam zapewnić należyte zatrudnienie, muszą się znaleźć sposoby, aby wspomniane inwestycje nasze, zwłaszcza zaś inwestycja duchowa — tworzenia w naszym Państwie kadr nowych specjalistów — nie poszła na zatracenie.

Zapobiegłyby temu kredyt obrotowy, który by pozwolił na uzupełnienie zapasów w magazynach i na przetrwanie ciężkiego roku 1948 przez sfinansowanie budowy jednostek dla odbiorców prywatnych oraz jednostek przeznaczonych na eksport, jesteśmy bowiem już w kontakcie z odbiorcami zagranicznymi i nasze usiłowania w kierunku eksportu postaramy się rozszerzyć.

Plan nasz, co do przeprowadzena koncentracji produkcji, oparty na rozszerzeniu naszych terenów w Gdyni i uzyskaniu terenów Stoczni Burmester w Świnoujściu, będzie wymagał nieco większych środków inwestycyjnych, niż to było preliminowane uprzednio.

Inż. Stanisław Różański

Odbudowa miast i wsi oraz nowe budownictwo w woj. gdańskim

(tezy ogólne)

Wobec wielkiego zniszczenia miast i wsi w woj. gdańskim, dużego zapotrzebowania kubatury dla celów mieszkalnych i użyteczności publicznej, a mało stosunkowo możliwości finansowych Państwa, borykającego się z trudnościami powojennymi, problem budowlany należy rozważać możliwie wszechstronnie, aby zaspokoić maximum potrzeb przy minimalnych kosztach jednostkowych. Nie będę tutaj wchodził w szczegóły, starając się wytworzyć ogólny obraz potrzeb.

W rozważaniach wzięto pod uwagę podstawowe postulaty państwowe a mianowicie, iż w r. 1948 nie będzie się budowało:

a) **Zasadniczo nowych** obiektów, oraz że w inwestycjach portowych na plan pierwszy wysuwa się **Szczecin.** Nie można jednak zapominać, iż dzisiaj zespół portowy Gdynia—Gdańsk zdolny jest do przeładowania około 10 mil. ton i może budować nowe jednostki oraz przeprowadzać naprawę starych na stoczniach.

Biorąc pod uwagę, że Szczecin w 1949 r. ma osiągnąć zdolność około 7 mil. ton przeładunku, zrozumiemy doniosłość roli wymienionego zespołu, tym bardziej, iż ma on osiągnąć w 1949 r. zdolność przeładunkową około 19 mil. ton.

Jeśli więc nie postawimy zagadnienia budowlanego na właściwej płaszczyźnie głównemu zespołowi portowemu Polski eksportowi i importowi morskiemu, przemysłowi portowemu grozić będą poważne komplikacje.

O skali tych potrzeb mogą świadczyć obliczenia GDO, które przyjmując braki mieszkaniowe na około 25 tysięcy osób i licząc po 2 osoby na pokój i ok. 5.000 zł na 1 m³ budynku, dochodzi do sumy ok. 6 miliardów zł dla zaspokojenia istniejącego głodu mieszkaniowego tylko w zespole Gdańsk — Gdynia

W tym zespole brak jest szkół dla ok. 10 tysięcy dzieci.

Trzeba jednak zaznaczyć, iż teren woj. gdańskiego z punktu możliwości mieszkaniowych cechuje nierówność np. w Gdańsku, Gdyni są poważne braki mieszkaniowe i nie ma już prawie nadających się do odbudowy obiektów, natomiast w Elblągu, Lęborku, Kwidzyniu są bardzo duże możliwości tanich remontów.

Spróbujmy analizować poszczególne zagadnienia.

I Ogólna analiza sytuacji w budownictwie woj. gdańskiego.

Obecna sytuacja w budownictwie charakteryzuje się przede wszystkim bardzo wielkimi dysproporcjami między potrzebami (liczonymi często niesłusznie przez instytucje wg. warunków zbliżonych do normalnych lub przedwojennych), a możliwościami Państwa wyniszczonego niezwykle

silnie ekonomicznie i technicznie przez wojnę.

Tak np. w miastach wydzielonych woj. gdańskiego według GDO, a na terenie województwa według Wydz. Odbudowy Urzędu Wojewódzkiego:

1. złożono wniosków przez G.D.O na rok 1947 do Państw. Planu Inwestycyjnego na sumę ca 724 mil. zł, przyznano zaś ca 270 mil. zł, tj. 37 proc.
Wydział Odbudowy U. W. zgłosił na rok 1947 wnioski na sumę ca 780 mil. zł. Ministerstwo Odbudowy przyznało ca 248 mil. zł.

2. Kredyt na inwestycje na 1948 r. Ministerstwo Odbudowy orientacyj nie ustaliło dla GDO na ca 440 mil. zł, tymczasem GDO potrzebuje na same dokończenie inwestycji z r. 1947 około pół miliarda zł, (powód nie wykończenia później), przy czym w r. 1948 odpadną prawdopodobnie poważne sumy z **Delegatury Rządu.**

3. Suma wymieniona w p. 2) w małym stopniu obejmuje budownictwo mieszkalne, na które potrzeba wg GDO około 6 miliardów zł. GDO przewidziała na bud. mieszkalne w 1947 r. ca 360 mil. zł, a otrzymała zaledwie 36 mil. zł.
Podobnie przedstawiałaby się sprawa na terenie reszty województwa, gdzie wg. wstępnych obliczeń Wydziału Odbud. potrzeba na rok 1948 ok. 3 miliardy zł, a per analogiam Min. Odbudowy będzie chciało prawdopodobnie przyznać około 500 mil. zł, podczas gdy na same dokończenie rozpoczętych robót, potrzeba około 400 mil. zł.
Dalsze rozwarcie nożyc potęguje stały napływ ludności (w pierwszym półroczu r. 1947 wzrost o ok. 12.000 osób w Gdańsku, Gdyni i Sopotach, powodowane tworzeniem nowych warsztatów pracy i rozbudową istniejących).

Próba usunięcia części ludności z Wybrzeża nie udała się (konieczne jest zresztą usunięcie przyczyny, a nie skutku naporu ludzi na Wybrzeże).

W ten sposób zatraca się sens programowania.

Jakkolwiek trzeba sobie zdawać sprawę z rozmiaru zniszczeń i potrzeb, to jednak w realnych budżetach rocznych wydaje się, że nie mogą instytucje lokalne stawiać żądań, przekraczających wielokrotnie sumy projektowane przez Min. Odbudowy w planie inwestycyjnym.

Szukajmy dróg rozwiązania. Spróbujmy problem mieszkaniowy rozwiązać w skali wojewódzkiej.

Należy podkreślić, że podczas gdy w Gdańsku tworzenie nowych 12 000 izb dla 25.000 osób wymaga według GDO ponad 6 miliardów zł, to np. w Elblągu można uzyskać miejsce na około 20 tys. osób za 50 do 60 mil. zł, a więc oszczędność 6 miliardów zł, podczas gdy cały budżet G.D.O wynosić ma 440 mil.zł, a przecież jeszcze jest dużo miejsca w Kwidzyniu, Lęborku itp.

Tam więc należy przenosić urzędy, fabryki, warsztaty, szkoły, a zwłaszcza tworzyć nowe.

W tych warunkach nasuwa się szereg wniosków natury ogólno-państwowej i lokalnej dla zmniejszenia rozpiętości pomiędzy zapotrzebowaniem, a możliwościami realizacyjnymi w budownictwie:

1) należy ustalić jakie funkcje portowe, przemysłowe i usługowe muszą być spełnione w zespole portowo - miejskim Gdańsk—Gdynia;

2) w okresie najbliższych dwu lat Władze Centralne ustalą i wydadzą zarządzenie, iż poza funkcjami ujętymi w p. 1 **żaden** nowy warsztat pracy, ani żadne poważniejsze powiększenie nie nastąpi w r. 1948-49. Wyjątki szczególnie uzasadnione muszą uzyskać zgodę Ministra Przemysłu i Handlu oraz prezesa CUP. Nowe fabryki będą tworzone w Szczecinie i w portach małych;

3) wszystkie zrzeszenia przeanalizują czy ich fabryki bez szkody dla funkcjonowanie zespołu miejsko - portowego „GD" i bez poważniejszych wkładów mogą być przeniesione do Szczecina lub do regionu gdańskiego w miejscowościach, mających możliwości mieszkaniowe: Elbląg, Kwidzyn, Lębork itp., np. fabryka zapałek, czekolady, palarnia kawy, fabryka mebli, techniczne obst. roln. itp.,

4) urzędy i instytucje usługowe, które nie **muszą** być umieszczone w zespole „GD", zostaną przesunięte również do Elbląga, Kwidzynia itp.

5) nowe lub rozszerzone zakłady przemysłowe, albo też urzędy winny w swej fazie organizacyjnej ujmować nie tylko program budownictwa przemysłowego lub użyteczności publicznej, lecz także mieszkaniowego dla swych pracowników.

II. Wnioski z prac inwestycyjnych w roku 1947.

Sezon budowlany r. 1947, jakkolwiek jeszcze nie ukończył się, nasuwa szereg uwag, które należałoby rozważyć przy układaniu nowego budżetu na rok 1948. Spróbujmy je wymienić:

1) budżet zatwierdzony przyszedł zamiast w styczniu, w połowie kwietnia,

2) kredyty nadeszły z dużym opóźnieniem (np. GDO do 30.VI. niespełna 30 proc., a Wydz. Odbudowy 25 proc. sum przyznanych) w rezultacie nie można było poczynić: a) zakupu materiałów, kiedy były tańsze (od stycznia do lipca materiały podrożały od kilkunastu do prawie 300 proc.), b) sezon nie został racjonalnie wyzyskany, c) robotnik budowlany pozostawał w niepewności, w rezultacie od 1. V. wynagrodzenie jego wzrosło o 75 proc., d) w konsekwencji a), b) i c) kosztorysy wstępne okazały się nierealne, znaczna ilość przewidzianych robót, nie będzie się mieściło w ramach przyznanych kredytów, roboty **muszą być przerzucone** na rok 1948.
Stąd wniosek: należałoby gros sum ustalonych w budżecie płacić w pierwszej połowie roku, a w każdym razie bez opóźnień i przesuwania początku robót na drugą połowę sezonu.

3) Zbyt szczupłe kredyty nie pozwalają na zabezpieczenie obiektów uszkodzonych (np. w Elblągu potrzeba zaledwie 50 — 60 mil. zł, aby zabezpieczyć dach dla około 20 tys. ludzi i za rok suma ta wzrośnie).

4) Usztywnienie we Władzach Centralnych pozycji budżetowych na poszczególne obiekty spowodowały niemożliwości virement w obrębie paragrafu i grupy np. w obrębie grupy szkół, podczas gdy zwyżka robocizny i materiałów nie pozwalają na wykończenie obiektu, zgodnie z zamierzeniem przewidywanym w budżecie. Należałoby zdecentralizować dyspozycje w obrębie paragrafu i resortów, przerzucając je np. na CUP w Gdańsku.

5) Chwiejne rosnące stale ceny materiałów i robocizny przy sztywnych raczej redukowanych sumach budżetowych nie pozwalają na wypełnienie realnych programów (należałoby przewidzieć w budżecie możliwości wzrostu cen robocizny i materiałów).

6) Brak było często nawet drobnych na opracowanie projektów i kosztorysów, co nie pozwalało na właściwe przemyślenie i ustalenie programu robót przez instytucje lokalne (GDO).

7) Brak było ośrodków, który by koordynował stronę programową, finansową, materialną, robotniczą i transportową wszystkich inwestycji w województwie. Takim ośrodkiem mógłby być CUP, powołany w porozumieniu z organami Ministerstwa Odbudowy.

III. Zasada minimum kosztów i wymogów technicznych w budownictwie

Powstrzymanie rozwoju i nietworzenie nowych warsztatów pracy w zespole miejsko - portowym Gdańska które nie są tutaj niezbędne, nie załatwi oczywiście jeszcze potrzeb budowlanych. Wyzyskanie obiektów mało zniszczonych, występujących masowo w Elblągu, a częściowo w innych miastach województwa, — zmniejszy znakomicie rozpiętość pomiędzy zapotrzebowaniem sum inwestycyjnych, a potrzebami mieszkaniowymi.

Będzie to również zgodne z ustawą o planie odbudowy gospodarczej która głosi, iż inwestycje będą obejmowały w zasadzie jedynie remonty i odbudowę budynków przy maksymalnym wykorzystaniu obiektów o najmniejszym na danym terenie stopniu zniszczenia.

Niestety te wszystkie pociągnięcia i ograniczenia nie uchronią władz od budowania pewnej ilości nowych obiektów mieszkalnych, biurowych i szkolnych, zwłaszcza w zniszczonym silnie Gdańsku (już bowiem wszystko prawie zniszczone poniżej 50 proc. zostało wyzyskane).

I tutaj należałoby postawić na rok 1948 zasadę budowania jak najtańszego, ażeby przy danych (skrom-

nych) funduszach zaspokoić maksimum wielkich potrzeb.

W tym względzie nasuwają się następujące wnioski:

1) szkoły i niektóre budownictwo biurowe należałoby zasadniczo budować w r. 1948 systemem barakowym. Rezultaty będą zaraz widoczne. Tak np. wykończenie szkoły, będącej już w stanie surowym w Gdyni wymaga wg. GDO 50 mil. zł, (oczywiście taka nowa szkoła kosztowałaby znacznie powyżej 100 mil., gdy tymczasem barak szkolny w Warszawie (widny i racjonalnie rozplanowany — budowa z cegieł) na 1.000 dzieci przy dwukrotnej zmianie, kosztuje zaledwie 5 mil. zł. Widzimy więc, że za 50 mil. zł można wybudować około 10 szkół.
2) Domy mieszkalne winne mieć znormalizowane minimalne wymiary i minimalne wymogi techniczne np. grubość murów zewnętrznych 1,5 cegły, wysokość izb 2,5 m.
3) Należy wyzyskać zburzone dzielnice, posiadające inwestycje nad i podziemne w stanie niezbyt uszkodzonym.
4) Należy dawać materiały, place i małe pożyczki na najskromniejsze domy mieszkalne, zostawiając wybudowanie obiektu inicjatywie prywatnej.

IV. Odbudowa wsi.

W planie inwestycyjnym na rok 1948 Wydział Odbudowy przewiduje dla wsi sumę ok. 2 miliardów złotych podkreślając słusznie specjalnie potrzebę odbudowy wsi na Żuławach, wstawia na ten cel w tej sumie ok. 1.400 milionów zł.

Sumy są oczywiście za wysokie w stosunku do możliwości.

Należałoby obniżyć kredyty na wieś poza Żuławami (na których akcję należy skoncentrować) przy czym w roku 1948 należałoby głównie doprowadzić do porządku tereny, leżące po lewej stronie Wisły bliżej Gdańska, forytując na części tych terenów uprawę brakujących w Gdańsku i w Gdyni warzyw.

Należałoby również przepracować normalizację budynków, elementów, materiałów, ograniczając się do kilku typów. Budynki mało uszkodzone mógłby naprawić właściciel przy pomocy małej pożyczki. Zresztą należałoby spróbować eksperymentu wręczenia materiałów i pewnej pożyczki dla chłopów, chcących samym budować. Obniżenie kosztów, a zwiększenie jednostek odbudowanych — powinno być tutaj zasadą.

V. Zasady ogólne podziału kredytów

Przyjmując, iż uda się uzyskać kredyty z państwowego planu inwestycyjnego na rok 1948 na cele budowlane dla woj. gdańskiego w sumie przybliżonej ok. 1.500 mil. zł, należałoby z sumy tej przewidzieć na:

1) miasta wydzielone	ok. 50%
2) miasta pozostałe	ok. 15%
3) wieś (zasadn. Żuławy)	ok. 35%

Szczególny nacisk należy położyć:

Ad 1)
na bud. mieszkalne (w Gdańsku, Elblągu), urzędy (w Gdańsku i Elblągu), zakłady przemysłowe (w Elblągu), zabezpieczenie obiektów (w Elblągu), szkolnictwo, zabezpieczenie zabytków;

Ad 2)
na odbudowę miast morskich, zabezpieczenie obiektów, szkolnictwa, higienę;

Ad 3)
na odbudowę Żuław.

Teoretycznie inwestycje skoncentrowałyby się w pasie nadmorskim ze szczególnym uwzględnieniem Gdańska, Gdyni, Elbląga oraz Żuław i w Malborku, Kwidzyniu, Lęborku.

Należy jeszcze raz podkreślić, iż porty delty Wisły nie będą w stanie wypełnić zasadniczej roli, jaką grają dla gospodarstwa narodowego, jeśli nie będzie mieszkań dla mas robotniczych i sił fachowych.

Należy również jednak myśleć w roku 1948 i o przyszłości.

Ponieważ po roku 1949 następny okres będzie obejmował prawdopodobnie masowe i nowe budownictwo powinno się już obecnie uwzględnić w budżecie sumy na:

1) ujęcie zasadnicze problemu budowlanego w skali województwa,
2) wybór terenów pod dzielnice mieszkaniowe — opracowanie planów: zagospodarowania przestrzennego i inwestycyjnych,
3) bud. eksperymentalne, normalizacje budynków i ich elementów,
4) przygotowanie przemysłu bud.,
5) organizacja środków transportowych.

Należy tutaj usilnie poprzeć finansowo Komisję dla budownictwa doświadczalnego, powołaną przy GDO ze zbyt małymi funduszami.

Inż. Eugeniusz Porębski

Rzemiosło województwa gdańskiego
w ramach planu trzyletniego

I. UWAGI WSTĘPNE.

Rzemiosło w ogóle, a gdańskie w szczególności nie jest należycie poinformowane o zadaniach i celach Planu Trzyletniego. Potrzeba dużo dobrej woli, akcji uświadamiającej i czasu, aby rzemiosło danego rejonu zrozumiało jakie korzyści może przynieść włączenie jego wysiłku w ogólny nurt akcji prowadzonej przez gospodarkę planową.

Rzemiosło województwa gdańskiego składa się z przesiedleńców warszawskich, lwowskich i wileńskich. Stanowi więc odrębny typ w porównaniu do zespołów innych rejonów. Długoletni pobyt w jednym rejonie daje grupę bardziej jednolitą, związaną pokrewieństwem, wspólnymi interesami, oraz tradycją miejscową.

Nie mniej jednak i różnorodność pochodzenia ma również swoje zalety Na gruncie gdańskim osiedliły się bezsprzecznie jednostki dzielniejsze. Wymiana poglądów i różnorodność metod pracy ma tę dodatnią stronę, że technika wykonania staje się coraz doskonalsza. Natomiast ubóstwo natury materialnej przesiedleńców stanowi duży hamulec w tempie rozwoju. Drugą ujemną stroną tego przypadkowego przesiedlenia się jest nadmiar pewnych zawodów i brak zawodowców, zawodowców w pewnych gałęziach — niejednokrotnie dotkliwy dla ludzi miast i miasteczek odległych od Gdańska i Gdyni.

Gdybyśmy przyjęli, że normy zagęszczenia zawodów przed wojną były normalne i naturalne, ustabilizowane prawem podaży i popytu, to w chwili obecnej należałoby stwierdzić, że mamy w sumie znacznie mniej pracowni rzemieślniczych i mniej osób zatrudnionych w rzemiośle.

W całej Polsce mieliśmy przed wojną mieszkańców 35.000.000.

Pracowni rzemieślniczych (rok 1939)	375.529
Zatrudnionych rzemieślników około	1.000.000
Obecnie w wojew. gdańskim mamy mieszk.	846.415
Pracowni rzemieślniczych	5.876
Zatrudnionych rzemieślników około	14.000

W przeliczeniu porównawczym wypada, że przed wojną średnio w całej Polsce mieliśmy na — 100 mieszkańców — 1,07 pracowni, 2,85 rzemieślników. Obecnie zaś posiadamy w woj. gdańskim na — 100 mieszkańców 0,76 pracowni, 1,65 rzemieślników.

Ponieważ jednak życie gospodarcze na Wybrzeżu powinno tętnić żwawiej niż w rolniczych częściach Polski, należałoby przyjąć jako desideratum podwojenie obecnej ilości pracowni i pracowników. Załączony wykres ilustruje stan liczebny liczniejszych grup rzemieślniczych przed wojną w całej Polsce, a zarazem obecny liczebny stan rzemiosła na Wybrzeżu. W miejscach, gdzie na wykresie widoczne gwałtowne odskoki w jedną lub drugą stronę można stwierdzić nadmierne lub zbyt słabe rozwinięcie pewnych dziedzin zawodowych. Inaczej mówiąc, pewne gałęzie pracy rzemieślniczej muszą niewątpliwie odczuwać brak zamówień, inne ich nadmiar.

W tym miejscu trzeba poczynić jednak pewne zastrzeżenia. W statystyce są błędy, a jeszcze częściej braki. Istnieje np. poważna ilość rzemieślników uprawiających swój zawód pokryjomu. Źle wynagradzani pracownicy zakładów państwowych, lub komunalnych dorabiają sobie, wykonywując prace naprawcze, dorywcze

sposobem chałupniczym. Ten stan rzeczy szkodzi oficjalnemu rzemiosłu i uszczupla wpływy skarbowe.

II. JAKIE MOGĄ BYĆ ŚWIADCZENIA RZEMIOSŁA NA RZECZ SPOŁECZEŃSTWA I PAŃSTWA.

We wszystkich krajach rzemiosło obok przemysłu odgrywało i będzie odgrywać doniosłą rolę. Wielki przemysł nie może szkodzić rzemiosłu, a w wielu wypadkach nie może się bez niego obejść. Olbrzymie zakłady odzieżowe lub fabryki obuwia znajdują zbyt dla swych wyrobów tylko do pewnej granicy. Wyrób masowy, czy to odzieży, czy produktów żywnościowych (wędliny, chleb itp.) mogą liczyć na zbyt tylko do pewnej granicy.

Dla rzemiosła pozostanie sporo odbiorców pragnących wyrobów odmiennych od produktu fabrycznego. W pracowni rzemieślniczej powstają liczne ulepszenia, rodzą się pomysły, tworzą się dzieła sztuki. Byłoby zresztą ze wszechmiar interesującą rzeczą opracować ścisłe dane na temat wartości produkcji rzemieślniczej w całej Polsce. Na wartość tej składa się 1) wartość włożonej pracy, 2) wartość surowca, 3) wartość artystyczna i zdobnicza bardzo trudna do oceny.

Jest rzeczą wskazaną, aby rzemieślnik produkował z własnego surowca. I tak np. pewne surowce jak drzewo i deski w pracowni rzemieślnika pielęgnowane i suszone nabierają większej wartości. Dochody skarbowe są większe, jeśli rzemieślnik produkuje z własnego surowca. Dodać do tego należy moment wygody i oszczędności dla samych odbiorców towaru wykonawczego. Rzemieślnik produkujący wyłącznie z powierzonego materiału staje się przedstawicielem upadku rzemiosła, schodzi właściwie do roli wyrobnika.

Ocena wartości produkcji rzemiosła danego rejonu dałaby się ująć w jakieś wiarygodne cyfry wyłącznie na podstawie gruntownych badań, zbierania wywiadów drogą ankiet itp. Zdobycie takich cyfr pozwoliłoby na ocenę wysokości wkładu i przyrostu bogactwa narodowego dzięki tej grupie zawodowej.

Rzemiosło jest bardzo elastyczne — może się ono zadowolić minimalnym zarobkiem wiodąc żywot wegetatywny, ale może również wytworzyć tę samą obsadę ludzi i w tym samym czasie dać duże wartości. Analiza obrotów całego rzemiosła gdańskiego wskazuje na to, że jest ono w tej chwili jeszcze bardzo ubogie.

Według danych Izby Skarbowej i Izby Rzemieślniczej całkowity roczny obrót rzemiosła w województwie gdańskim nie przekracza jednego miliarda. Możliwości produkcyjne są jednak znacznie większe. Pomijając wartość przetwarzanego surowca, grupa ludzka licząca 14.000 pracowników, jest w stanie w ciągu roku (250 dni × 8 godz.) dać produkcję wartości 3—9 miliardów złotych rocznie.

Warunkiem niezbędnym dla osiągnięcia takich wyników jest dostarczenie rzemiosłu dużych i wszechstronnych zamówień. Rynek bowiem prywatny nie posiada takich możliwości, by dać rzemiosłu masowe zamówienia.

Gdyby w Trzyletnim Planie można przewidzieć masowe zamówienia dla eksportu i pokrycia potrzeb krajowych ożywiłoby się tysiące warsztatów pracy rękodzielniczej od najprymitywniejszych wyrobów począwszy aż do dzieł artystycznych włącznie. Pokaźne zwiększenie obrotów i dochodów rzemiosła powiększyłoby znacznie dochody skarbowe i wymianę dóbr z zagranicą. Troska i opieka o działalność i wydajność wielkiego przemysłu powinna się przenieść z kolei na rzemiosło, które posiada bardzo wielkie możliwości i jest armią pracy, mogącą gwałtownie wzrastać, dzięki szkołom i kursom zawodowym. Ożywienie pracy w zakładach rzemieślniczych pociągnie za sobą zwiększenie ilości uczniów w rzemiośle. Brak zamówień i pracy w zakładach rzemieślniczych jest zamknięciem wrót przed młodzieżą szukającą nauki rzemiosła.

Tworzenie państwowych szkół rzemieślniczych pociąga za sobą wydatki z budżetu państwowego i mimo najszczerszych chęci zarówno nauczycieli, jak i warsztatów szkolnych — wyniki nauczania danego zawodu są mniejsze, a w dodatku inne, niż w pracowni rzemieślnika.

Trudno wymagać od nauczyciela i instruktora szkolnego, by stał się przedsiębiorcą, by umiał wprowadzić do szkoły elementy zysku i ryzyka, tempa i terminowości obowiązującej w życiu przemysłowym.

Na pobudzenie aktywności i wydajności rzemiosła nie potrzeba nadzwyczajnych kapitałów ani inwestycyjnych, ani obrotowych. Bardzo liczne warsztaty rzemieślnicze potrzebują jedynie i wyłącznie zamówień. W szybkim czasie potrafią się powiększyć, unowocześnić i zmotoryzować.

Reasumując powyższe rozważania dochodzimy do następujących wniosków:

1) Rzemiosło gdańskie może Państwu oddać usługi dające się ująć cyfrowo produkcją wartości 3—9 miliardów zł rocznie.
2) Rzemiosło tutejszego rejonu może wpłynąć wybitnie dodatnio na wzrost dochodów skarbowych.
3) Ze względu na bliskość portów i kontaktu z zagranicą można nastawić rzemiosło gdańskie na produkcję eksportową i produkcję niezbędną dla potrzeb marynarki i portów — co zresztą już chlubnie częściowo spełnia.
4) W 6000 pracowni można przeszkolić co najmniej 6000 młodzieży w ciągu trzech lat nauki i praktyki zawodowej, czyli co roku dać nowych 2000 zawodowców.

b) MOTORYZACJA I MODERNIZACJA ZAKŁADÓW RZEMIEŚLNICZYCH.

Rzemiosło województwa gdańskiego odziedziczyło po Niemcach warsztaty zrujnowane doszczętnie przez pożary. Pewną ilość maszyn udało się odremontować i uruchomić. Urządzenia te jednak nie wytrzymują dłuższego czasu, trzeba je będzie stopniowo wymieniać i uzupełnić. Nadto nigdy rzemiosło polskie nie rozwijało swych pracowni, tak, by wyeliminować pracę ręczną całkowicie. Gdy już zagranica używa nie tylko maszyn pomocniczych, ale narzędzi zmotoryzowanych, u nas jeszcze rzemieślnik ciągle posługuje się piłką ręczną zamiast zmechanizowaną, dłutem czy korbą ręczną zamiast zmotoryzowaną, przekuwa otwory w betonach i murach młotkiem i rurowym rozwiertakiem itd.

Motoryzacja powinna objąć wszystkie dziedziny pracy ręcznej, aż do tak drobiazgowych rzeczy, jak elektryczne nożyczki dla krawca, czy elektryczna maszynka do strzyżenia ludzi, lub owiec.

Dla ludzi wykształconych jest rzeczą wiadomą, że praca najsilniejszego mężczyzny równa się 1/7 konia mechanicznego. Jeśli koszt godzin pracy niewykwalifikowanego robotnika wynosi najmniej 50 zł za 1/7 konia, to konio-godzina pracy ludzkiej kosztuje 350 zł, gdy tymczasem posiłkując się prądem elektrycznym można mieć równowartość za sumę od 5 do 8 zł, w zależności od taryfy na prąd.

Człowiek jako siła robocza jest 70 razy droższy. Nie mamy jeszcze dokładnych danych, które są w opracowaniu ile koni mechanicznych pracuje w danej chwili w rzemieślniczych zakładach na Wybrzeżu. Skromnie jednak należy przyjąć, że dla unowocześnienia obecnych zakładów rzemieślniczych trzeba najmniej o 6.000 koni mechanicznych.

c) ZWIĘKSZENIE MASZYN I OBRABIAREK

W planie trzyletnim należałoby wziąć pod uwagę zaopatrzenie rzemiosła w nowe obrabiarki i maszyny. Jest to inwestycja bardzo wdzięczna, po pierwsze dlatego, że rzemiosło szybko spłaca nabyte maszyny na kredyt i inwestycje na ten cel nie są w ścisłym tego słowa znaczeniu inwestycjami, lecz raczej kredytem nie dłuższym niż na okres 1—2 lat.

Chwilowy wysiłek Rządu w tym kierunku byłby dość znaczny. Na zwiększenie ilości maszyn w zakładach rzemieślniczych należałoby przyjąć przeciętnie na pracownię około 100.000 zł, co przy 6.000 pracowni daje pokaźną sumę — 600.000.000 zł.

d) KREDYTY OBROTOWE

Rzemiosło na ogół daje sobie radę bez większej gotówki obrotowej. Oczywiście dzieje się to kosztem poważniejszych ofiar rzemieślników. Zapożyczają się u kolegów, lub zamawiającego, lub wreszcie proszą stronę zamawiającą o dostarczenie surowca zadawalając się wyłącznie zarobkiem za pracę czyli za usługę.

Zdrowe rzemiosło powinno zawsze rozporządzać pewną ilością surowca własnego. W tych wypadkach pomoc Rządu w udzielaniu pożyczek obrotowych wpłynęłaby bardzo dodatnio na zwiększenie dochodowości rzemiosła, a także na zmniejszenie ceny produktu.

Pożyczki na ten cel zużyte, są z reguły spłacane bardzo skrupulatnie

i pod tym względem rzemiosło w całej Polsce ma w bankach wyrobioną jak najlepszą opinię.

Bez bliższych danych w chwili obecnej nie można jeszcze ustalić jak wielki powinien być ten kredyt. Wobec bardzo wysokich cen za takie surowce jak tkaniny i skóry, szkło i drzewo powinny by banki, które finansują rzemiosło, mieć do dyspozycji bardzo duże sumy. Wprawdzie i ten kredyt jest zwracalny w bardzo szybkim czasie (nie dłużej trwa taka pożyczka jak trzy miesiące — a w niektórych zawodach jak piekarstwo lub rzeźnictwo nawet kilka dni) i tą samą sumą można w ciągu roku kilkakrotnie różnych rzemieślników z różnych branż obsłużyć, lecz w całości obejmując potrzeby rzemiosła całego województwa było by potrzeba około 150 000.000 złotych.

Do tej sumy dochodzimy przyjmując, że na każdy warsztat pracy udzieli się raz do roku pożyczkę trzymiesięczną w wysokości 100 tys. złotych. Zdaje się, że takie obliczenie leży w granicach bardzo skromnych, a w praktyce przekraczało nieraz te granice na przestrzeni roku 1947. Z kredytów bankowych korzystali parokrotnie szewcy, stolarze i szklarze, częściowo krawcy, rzeźnicy i piekarze i zawsze wywiązywali się bardzo solidnie. Rzemiosło gdańskie parokrotnie zaciągało pożyczkę kolektywnie, a nawet jedno ugrupowanie zawodowe dawały porękę zbiorową na inne ugrupowania.

e) **SUROWCE**

Wskutek nastałych reform rzemiosła znalazło się w ostatnich latach w bardzo wielu zawodach bez surowców, których na wolnym rynku nabyć nie można. Stworzona wprawdzie Rzemieślnicza Centrala Zaopatrzenia i Zbytu podjęła się tego zadania, by zaopatrzyć rzemiosło we wszystkie niezbędne surowce, lecz w praktyce zadanie to przerasta siły jednej i to znajdującej się w trakcie rozwoju organizacji handlowej.

Obliczenie ilości niezbędnych surowców dla rzemiosła całego województwa będzie zadaniem osiągalnym po przeprowadzeniu szczegółowej ankiety z uwzględnieniem pewnego przyrostu spodziewanego z ogólnym rozwojem gospodarki Polskiej. Rzemiosło otrzymuje w dużej ilości surowce doręczane ludności w postaci przydziałów (skóry, tkaniny) dalej przez różne instytucje otrzymujące surowce do budowy, czy innych celów, a więc dziś w większości wypadków rzemiosło przerabia surowiec powierzony przez zamawiających.

Czas już, by także spółdzielnie zaczęły zamawiać wyroby masowe jak odzież, meble, sprzęty gospodarcze — w pracowniach rzemieślniczych i by te spółdzielnie handlowe (jak „Społem) zaczęły zaopatrywać rzemiosło w niezbędny surowiec do dalszej przeróbki.

Kronika Gospodarcza

Zamrażalnia jaj w Gdyni

Przy przerobie jaj tzw. oryginalnych na jaja eksportowe pozostaje pewien procent użytecznych odpadów, nie nadających się do eksportu. Są to jaja świeże, lecz brudne, małe tłuczki i wylewki. W związku z tym „Społem" w bieżącym sezonie uruchomiło Zamrażalnię Jaj przy Eksportowej Zbiornicy w Gdyni.

Produkuje ona jaja zamrożone, w płynie, na eksport do Anglii, według patentu holenderskiego, polegającego na pasteuryzacji jaj przed ich zamrożeniem. Daje to zmniejszenie się wydatne ilości bakterii. Dla przykładu podajemy, że na 1 cm sześc. substancji przed pasteuryzacją ilość kolonii bakterii wynosi 4.200.000, natomiast po pasteuryzacji w naszej przetwórni — ilość bakterii dosięga tylko do 20.000. Dla wyjaśnienia podać należy, iż na rynku angielskim dopuszczone są jaja mrożone o ilości do 400.000 bakterii na 1 cm sześc.

Jaja w płynie pakowane są do puszek 18 kg i będą wysłane do Anglii — do użytku w przemyśle gastronomicznym, cukierniczym i do fabryk makaronów.

Budowa okrętów we Włoszech

Włoski przemysł stoczniowy zatrudniony jest budową ogółem 77 okrętów ogólnej pojemności przeszło 190 tys. ton. Z liczby tej 32 okręty o pojemności przeszło 98 tys. ton budowane są na zlecenie zagranicznych stoczni.

W związku z tym, że dostawy okrętów produkcji włoskiej za granicę opłacane są w walucie zagranicznej, wykonywane są one w pierwszym rzędzie przed zamówieniami krajowymi. Budowa okrętów na rachunek firm krajowych wskutek trwałego braku żelaza i stali w ostatnim czasie wykazuje znacznie zmniejszone tempo.

Polski węgiel w Belgii

Wydobycie węgla w Belgii w czerwcu wynosiło 2.010.690 ton czyli ponad 70.000 ton mniej niż w maju. Według oceny, produkcja w lipcu wyniosła około 1.800.000 ton (na skutek okresu urlopowego) i wzrośnie ponownie w sierpniu. Import węgla zagranicznego w lipcu odbywał się z 3-ch krajów: 289.684 ton z U.S.A., z Polski, dając ogólną ilość blisko 400.000 ton. Poza 289,684 ton węgla otrzymanego z Ameryki, 119.000 ton zostały ulokowane w zakładach koksowych, 63.000 ton w zakładach elektrycznych ,31.000 ton otrzymały koleje belgijskie i 63.000 ton przeznaczono do użytku domowego.

Całość, czyli 72.766 ton węgla otrzymanego z Niemiec, była zużyta na cele koksownicze, natomiast węgiel polski przeznaczony był głównie dla zakładów elektrycznych oraz w małej ilości dla różnych przemysłów.

Największy port na świecie

Ogólna powierzchnia portu nowojorskiego wynosi 1.500 mil. stóp kw., co stanowi więcej niż łączny obszar portu hamburskiego i rotterdamskiego. Powierzchnia magazynów tego portu wynosi 30 mil. stóp kw., a do usługi przybywających okrętów port rozporządza 600 holownikami. Port nowojorski może przyjąć jednocześnie 500 statków przy dziennym przeładunku prawie 125 tys. ton.

W okresie przedwojennym przeciętnie rocznie port przyjmował 10 tys. statków przy przeładunku towarowym 120 mil. ton towarów, wartości których oceniano na 10 miliardów dolarów.

Nowa placówka handlu zagranicznego w Pradze

Zarządzeniem Min. Przemysłu i Handlu powołano Generalną Reprezentację Polskich Central Handlu Zagranicznego z siedzibą w Pradze. Zadaniem tej nowej placówki jest dopilnowanie wykonania kontraktów zakupu i sprzedaży towarów, zgodnie z układem polsko-czechosłowackim o obrocie towarowym.

Jednocześnie utworzono „Misję Zakupów Inwestycyjnych" również z siedzibą w Pradze, której zadaniem jest kontrolowanie zakupów urządzeń i materiałów inwestycyjnych dla Polski.

Targi skórzane w Bazylei

Pierwsze Międzynarodowe Targi Skór i Futer odbyte ostatnio w Bazylei cieszyły się tak wielkim powodzeniem, że Komitet Organizacyjny zdecydował, że najbliższe targi tego rodzaju odbędą się w pierwszych dwóch tygodniach marca 1948 r.

Zawierać one będą jednocześnie szwajcarską wystawę wzorów.

Wszystkim Współpracownikom i Sympatykom naszego pisma najserdeczniejsze życzenia Świąteczne i Noworoczne składa

Redakcja

Kronika Portu Szczecińskiego

UKOŃCZENIE PRZEJMOWANIA PORTU

Czas ostatnich dwu miesięcy był b. ważny w rozwoju portu szczecińskiego. Przede wszystkim ukończone zostało przejmowanie portu od władz radzieckich i dzięki temu można było przystąpić do planowej odbudowy urządzeń portowych. Kilka ważnych konferencji, które odbyły się zarówno w Warszawie, jak i w Szczecinie (w Urzędzie Pełnomocnika do Zagospodarowania i Rozbudowy Portu Szczecińskiego) daly już ogólny zarys pracy i możliwości Szczecina, a nawet okręgu szczecińskiego.

W samym porcie ukończono uruchamianie nabrzeża węglowego na „Arsenale" i rozpoczęto budowę nowego punktu węglowego na „Duńczycy". Opracowane zostały plany rozbudowy nowych nabrzeży węglowych i rudowych oraz organizacji strefy wolnocłowej.

PRZEŁADUNKI

Nic dziwnego, że te osiągnięcia organizacyjne miały wpływ na ilość przeładowanych towarów. Toteż cyfra obrotów portowych wzrasta z miesiaca na miesiąc: wobec tego, ze nowe punkty przeładunku węgla są w organizacji nie ulega już najmniejszej wątpliwości, że obroty będą nadal wzrastały.

W październiku do portu szczecińskiego weszło 146 statków o pojemności 52 tys. NRT. Ilość jednostek w porównaniu z wrześniem nieco się zmniejszyła, natomiast pojemność wzrosła. Opuściły port 142 jednostki o pojemności 46,5 tys. NRT. Wszystkie te statki przywiozły blisko 11 tysięcy t importowanych towarów i wywiozły 92 tys. t towarów eksportowanych.

W listopadzie cyfra obrotów portowych wzrosła do 131,5 tys. ton oraz 1094 koni. Na import przypadało 16,5 tys. ton a na eksport 115 tys. ton.

Szczecin już obecnie jest portem węglowym i rudowym, a więc portem przeładunków masowych. Ilość drobnicy jest minimalna. W imporcie głównym artykułem jest ruda, która do Szczecina przybywa z trojakim przeznaczeniem: dla użytku miejscowej huty, dla przemysłu śląskiego i dla przemysłu czeskiego. Transporty rudy wzrastają (co jest jednakże zjawiskiem w tej porze normalnym): natomiast ciekawym momentem jest wzrost ilości rudy importowanej dla Czechosłowacji: w listopadzie przybyło jej blisko 3 tys. ton.

W imporcie podkreślić należy jeszcze transporty śledzi oraz koni i jałówek (te ostatnie przybyły w pierwszych dniach grudnia).

O ile chodzi o eksport, to tutaj zasadniczą pozycję zajmuje węgiel we wszystkich swoich formach (węgiel eksportowy, bunkrowy i koks). Blisko 113 tys. ton węgla wyeksportowanego za granicę przez port szczeciński w listopadzie stanowi już poważną ilość, nawet w porównaniu z obrotami Gdyni i Gdańska.

SPRAWY CZESKIE

Szczecin w ostatnim czasie witał szereg wycieczek czeskich sfer intelektualnych i przemysłowych. Port oglądali czescy dziennikarze, kupcy, przemysłowcy i wysocy urzędnicy ministerialni. Do tego należy dodać wzrost importu rudy dla Czechosłowacji i pierwsze ładunki importowanych garbników. Czesi są zainteresowani portem szczecińskim, a przesunięcie na Odrę ich kompletu barek spowoduje ożywienie współpracy polsko-czeskiej. W przyszłym roku na szczecińskiej Akademii Handlowej rozpocznie studia grupa studentów czeskich.

W związku z otwarciem w Szczecinie wydziału nawigacyjnego Szkoły Morskiej (wydarzenie dla morskiego miasta Szczecina niebywale ważne) Czesi i tą szkołą okazali swe zainteresowanie.

CO SIĘ DZIEJE W USTCE?

Port w Ustce również rozwija się pomyślnie: czynnych tam jest już 9 transporterów zajętych dla przeładunku węgla. Obok węgla eksportuje się przez port niewielkie ilości łupku.

Jest to port typowo eksportowy. W październiku przeładowano w nim 36,2 tys. ton towarów, a w listopadzie 31 tys. ton (w tym 635 ton łupku szamotowego): spadek przeładunku w listopadzie w porównaniu z miesiącem październikiem jest zrozumiały, o ile weźmie się pod uwagę warunki atmosferyczne, jakie panowały w tym okresie na Bałtyku. Do Ustki zawijają w dalszym ciągu małe statki, które w okresie sztormów nie mogą opuszczać portu względnie do niego zawijać.

DARŁOWO i KOŁOBRZEG

Port w Darłowie jest zupełnie gotowy do eksploatacji. Transportery na miejscu, tory odremontowane. Osiedliły się tu również firmy maklerskie i przeładunkowe.

Port ten, o ile tylko pozwolą na to warunki atmosferyczne, rozpocznie pracę w grudniu. I tu przybywać będą maleńkie jednostki wyłącznie po węgiel.

Kołobrzeg nie jest tak daleko zaawansowany: chociaż najważniejsze prace i tutaj są na ukończeniu, trzeba jednak przeprowadzić remont transporterów i dźwigu. Przypuszczać należy, że port ten rozpocznie pracę (przeładunek węgla) dopiero na wiosnę 1948 roku.

RYBOŁÓWSTWO

Październikowe i listopadowe sztormy nie sprzyjały połowom na morzu. Mimo to ogólne wyniki połowów rybaków rejonu ujścia Odry są pomyślne ilościowo i wartościowo (chodzi tu o rybaków przeprowadzających połowy na terenie MUR — Szczecin). W październiku połowy morskie dały 64,4 t ryb, a zalewowe 144,7 t, a więc łącznie 209,1 t o wartości 8,8 milionów zł. Październik był jeszcze o tyle ciekawym miesiącem, że do Szczecina zawinęły również nasze trwlery rybackie z połowów dalekomorskich, przywożąc 154 tony ryb. Przybycie trawlerów spowodowało znaczne ożywienie w miejscowym przemyśle przetwórczym.

W listopadzie nie zawinął do Szczecina żaden trawler rybacki: toteż w przemyśle panował zastój. O ile chodzi o połowy, to na Zalewie złowiono 137,7 t ryb, a na morzu 153,1 t, a więc łącznie 290,8 t.

W ostatnim miesiącu zanotować więc musimy znaczny wzrost połowów morskich. Spowodowane to jest ukazaniem się ławic dorsza i flądry. Łączna wartość połowów listopadowych wynosi 11,56 milion. zł.

Mgr Czesław Piskorski

Wiadomości o surowcach

KAKAO

Republika Dominikańska: Komisja dla obrony kakao ustaliła cenę kakao, obowiązującą od czerwca br. na dol. 20,50 za 50 kg. Warunkiem zakupu jest dobra jakość, ziarno suche i czyste.

Costa Rica: Eksportowano w pierwszych 3 miesiącach 1947 roku 637.593 kg kakao o wartości dol. 283.539 fob port.

Odbiorcami byli: USA 129.978 kg, Kolumbia 220.007 kg, Belgia 83.725 kg, Kanada 27.996 kg, Chile 13.995 kg, Holandia 42.192 kg, Peru 42.000 kg, Szwajcaria 77.700 kg.

Cena sprzedaży wahała się między 17 i 26 centami za lb. Kontraktowano na dostawę późniejszą między 22 i 29 centami za lb.

Nigeria: W sezonie 1946-47 zbiory kakao wyniosą około 85.000 ton, tj. o 3.000 ton więcej aniżeli w sezonie zeszłorocznym.

KORZENIE

Holandia: Czas okupacji spowodował całkowite zlikwidowanie handlu korzennego. Gdy zakończono wojnę, zapasów w korzeniach nie było. Z końcem roku 1945 nadeszły pierwsze transporty gałki muszkatołowej, pieprzu, goździków i cynamonu. Dopiero w drugiej połowie 1946 r., gdy wykluczono różne korzenie z systemu przydziałowego, rynek amsterdamski uległ poprawie. Odnowiono stare stosunki handlowe i pod nadzorem oddziału dewizowego Banku Holenderskiego branża ta powraca obecnie do normy. W ciągu roku 1946 wzrosły importy. Łącznie z pierwszym kwartałem 1947 r. rozdzielono ogółem już 1.400 ton korzeni.

Roczna konsumcja przedwojenna wynosiła 1.200 ton, tak że zapotrzebowanie nie jest jeszcze w całości pokryte.

Zakup oraz podział korzeni odbywa się w następujący sposób: W współpracy z Centralą Handlu Warzywami i Owocami (Bedrijfschap voor Groenten en Fruit) Biuro Korzeni uskutecznia zakup (Stichting Specerijenbureau). Konsygnacje finansują upoważnieni przedstawiciele żeglugi, dla których Biuro Korzeni jest pełnomocnikiem. Także i biuro rozdziela przydziały między upoważnionymi importerami w myśl instrukcji wydanych przez Centralę Handlu. Sprzedaż produktów zaś następuje według ustalonej ceny. Niebawem można będzie liczyć się jednakże z daleko idącymi ulgami w tych przepisach w miarę wzrastających transportów z zagranicy.

PIEPRZ

Indie Holenderskie: Indie Holenderskie potrzebują cztery do pięć lat, aby uprawę pieprzu postawić na dawniejszym poziomie. Podczas wojny zniszczono na Bangka połowę drzew, na południowym Borneo 20 proc. Obszary w prowincji Lampong na Sumatrze nie są jeszcze dostępne z powodu niepewnej sytuacji politycznej i mało się wie na razie o panujących tam stosunkach gospodarczych.

Przedwojenna produkcja pieprzu na Bangka i południowej Sumatrze wynosiła między 40.000 i 50.000 tonami rocznie. Obecnie dochodzi ona zaledwie do 25 proc. produkcji przedwojennej. Sytuacja nie wygląda na ogół pocieszająco tym bardziej, że drzewo pieprzowe potrzebuje od daty zasadzenia 7 lat, nim osiągnie pełną produkcję.

Indochiny: Produkcja wynosiła w 1946 roku 1.850 ton metr. przy równoczesnym eksporcie 5.935 ton metr., pochodzącym przeważnie ze starych zapasów. Zbiory dojdą w bieżącym roku do 1.500 ton metr.

Indie: Zbiory pieprzu w sezonie 1946-47 obliczone są na 25.000 długich ton. Przy uwzględnieniu krajowej konsumcji 12.000 ton, pozostaje na eksport 13.000 ton pieprzu. Do tego trzeba doliczyć 10.000 ton zapasów z poprzednich zbiorów, tak że eksporterzy dysponują 23.000 ton.

Ożywione dotychczas zakupy z zagranicy uległy ostatnio osłabieniu w związku z ukazaniem się na rynku światowym pierwszych transportów pieprzu pochodzenia jawajskiego. Oczekiwany jest spadek cen.

GOŹDZIKI

Zanzibar: Cała wyspa znajduje się w obliczu wielkiej katastrofy, która się pojawiła w formie choroby drzewnej. Zachodzi groźba zagłady całej kultury goździków. Mimo wielkich wysiłków nie znaleziono dotychczas żadnego skutecznego środka zapobiegawczego dla zwalczania tej plagi, tak że destrukcja zwolna postępuje naprzód. Właściciele plantacji liczą się z koniecznością przerzucania się na inne surowce, jak np. ryż i orzechy kokosowe.

Eksport wyniósł w roku 1946 15.500 ton goździków i 410.679 lbs. oleju goździkowego.

WANILIA

Madagaskar: 90 proc. światowego zapotrzebowania wanilii pokrywają kolonie francuskie. Wśród nich góruje Madagaskar z udziałem 83 proc.

Z 653 ton metr. wanilii eksportowanej z Madagaskaru w roku 1946, Stany Zjednoczone sprowadziły 430 ton (ogólne roczne jej zapotrzebowanie wynosi 600 ton metr.).

Zbiory odbywają się przeważnie między majem i sierpniem. Na podstawie tegorocznych wyników należy przypuszczać, że eksport wyniesie około 350 ton metr.

OWOCE CYTRUSOWE

Palestyna: W pierwszym kwartale br. w handlu owocami cytrusowymi odczuwało się znaczne trudności jak brak opakowań, oraz środków transportowych. Duża ilość owoców była poza tym niskiej jakości. Miejscowe rozruchy wpłynęły także ujemnie na wywóz, wobec czego Wielka Brytania anulowała zamówione 760.000 skrzyń, Belgia 100.000 skrzyń.

Ogółem eksportowano w pierwszym kwartale 809.532 skrzyń pomarańcz, 873.615 skrzyń grapefruitów i 137.215 skrzyń cytryn.

BANANY

Costa Rica: Eksport bananów w pierwszym kwartale 1947 r. wyniósł 1.617.376 kiści o wartości 1.242.795 dolarów.

Republika Dominikańska: W roku 1946 eksportowano 1.368.335 kiści bananów wartości 873.689 dol. Krajem przeznaczenia były nieomal wyłącznie Stany Zjednoczone.

Jamajka: W ciągu roku 1946 wywieziono z Jamajki 5.812.640 kiści o wartości 1.630.742 funt. szt. Banany nieomal w całości poszły do Anglii.

Honduras: Zbiory bananów wykazały w pierwszym kwartale 1947 r. rekordowe wyniki. Eksportowano w tym czasie 3.919.043 kiści.

Haiti: Banany wykazały w eksporcie wzrost o 1.516.000 dol. w porównaniu do poprzedniego roku, dochodząc w roku 1946 do 5.859.000 kiści standartowych wartości 4.023.000 dol. (1944-45 — 4.015.000 kiści wartości 2.507.000 dol.).

OLIWKI I OLIWA

Grecja: Z końcem lutego br. zakończone zostały zbiory oraz przerobione już oliwki na oliwę. Produkcja wynosi około 83.000 ton metr. oliwy i około 35.000 ton oliwek jadalnych. Ceny ulegały stałej zwyżce z powodu pertraktacji rządu w sprawie eksportu poważnych ilości do USA.

Zapasy oliwy jadalnej wynoszą 25.000 ton metr., do których należy doliczyć produkcję z roku 1946 w ilości 83.000 ton, tak że ogólnie można w sezonie 1946-47 (1 listopada 1946 do 31 października 1947) dysponować 108.000 tonami metr.

Przy uwzględnieniu starych zapasów ze zbiorów 1945 w wysokości 4.000 ton metr., zapas w jadalnych oliwkach wynosi 37.000 ton metr.

RYŻ

Chile: Wśród rolniczych artykułów wywozowych znajduje się na pierwszym miejscu ryż, którego eksport doszedł w roku 1946 do 8.000.000 dolarów. Produkcja znacznie się zwiększyła w ostatnich latach i wyniosła począwszy od roku 1944-45 około 160.000 ton w porównaniu do 300 ton metr., zebranych w roku 1933-34. Cena utrzymała się w ostatnich pięciu latach na równym poziomie i wynosi około 0,097 dol. za kg. Przewidziane na sezon 1946-47 zbiory spadną do 89.084 ton metr. i zużyte będą w pierwszym rzędzie wewnątrz kraju.

Antonio Wiatrak.

Leon Marszałek

Nowa struktura spółdzielczości

Dla omówienia nowej struktury spółdzielczości w Polsce trzeba uprzednio oczyścić pole naszych rozważań z fałszywych plotek w tym przedmiocie. A więc przede wszystkim stwierdzenie tak oczywiste, że żaden ze świadomych działaczy spółdzielczych nie broni dotychczasowych form organizacyjnych spółdzielczości polskiej. Zmiany dokonane na Głównym Zjeździe Delegatów „Społem" są zakończeniem pewnego zasadniczego etapu organizacyjnego, przy czym cały ten etap wykazywał stale tendencje rozwojowe, które na Zjeździe znalazły formalne potwierdzenie.

Druga plotka, która wymaga zbicia na wstępie naszych uwag, to rozpowszechniony termin o „upaństwowieniu" spółdzielczości. Ta plotka wynika po części z ignorancji, a częściowo z pewnością ze złej woli. Spółdzielczość w dzisiejszej swej nowej strukturze ma wszelkie warunki, by pogłębić swe znaczenie nie tylko jako aparatu gospodarczego, ale również jako wielkiego samorządnego ruchu społecznego. Czy te warunki zostaną w pełni wykorzystane, decydować będą siły społeczne tkwiące w samej spółdzielczości.

Pierwsze założenie w budowie nowej struktury wynika z podstawowej tezy gospodarki planowej: **ustrój społecznej gospodarki planowej wymaga jednego podmiotu planującego.** Rzecz oczywista, że tym jednym podmiotem planującym może być tylko państwo. Plan spółdzielczy przeto jest tylko fragmentem ogólnego planu gospodarczego państwa, samorządnie opracowanym i wykonanym zgodnie z wytycznymi polityki gospodarczej, ustalonymi przez organa państwowe. Tego założenia podstawowego nikt nie może kwestionować. Rzecz w tym, jakie znaleźć formy, by to założenie zostało spełnione. Na pewno tego założenia nie spełniała dotychczasowa budowa spółdzielczości. Plan spółdzielczy był sam w sobie mało jednolity. Związek Rewizyjny planował odrębnie dla spółdzielni poszczególnych typów, a Związek „Społem" i inne centrale gospodarcze planowały odrębnie dla ogniw hurtowych. Ta sama gałąź gospodarcza była złamana już w samej spółdzielczości. Stworzenie na to miejsce jednolitego wielkiego związku gospodarczo - rewizyjnego, który by doprowadził do jednolitości planów poszczególnych gałęzi, groziło stworzeniem jak gdyby odrębnego ministerstwa, które by powtarzało względnie dublowało pracę ośrodków kierowniczych tych samych branż w aparacie państwowym. W konsekwencji łamało to postulat naczelny: istnienia jednego podmiotu planującego. Stąd wyszła koncepcja Centralnego Związku Spółdzielczego jako naczelnej reprezentacji ruchu spółdzielczego, a nie aparatu gospodarczego, dalej jako ośrodka ideowego, który scala wszelkie formy organizacyjne spółdzielcze. Stąd zjawiła się koncepcja central gospodarczo-rewizyjnych spółdzielni poszczególnych typów. Te centrale tworzą i realizują swój plan w ścisłym powiązaniu z odpowiednimi komórkami państwa. Centralny Związek Spółdzielczy zaś zestawia owe plany odcinkowe, koordynuje je, oraz kontroluje ich wykonanie. Rola przeto C.Z.S. na odcinku planowania jest wyraźnie określona.

Z powyższych rozważań jasno wynika, że stworzenie centrali gospodarczo-rewizyjnej danego typu spółdzielni decyduje 1) **o jednolitości samego planu spółdzielczego** przez połączenie w jednym ogniwie planu spółdzielni i ich central, po wtóre 2) przez podporządkowanie bezpośrednie organom państwowym decyduje o **jednolitości planu gospodarczego państwa** w całej określonej gałęzi gospodarki narodowej.

To samo naczelne założenie: jednopodmiotowości planowania zadecydowało w konsekwencji o powołaniu nieznanych dotąd w spółdzielczości świata dwóch form mieszanych państwowo - spółdzielczych. Koncepcja Lavergne'a tzw. régies cooperatives, wysuwana w Belgii, częściowo tylko przypomina nasze rozwiązanie. Skąd się zrodził ten pomysł? Są gałęzie gospodarstwa narodowego, które mają kapitalne znaczenie dla całości życia państwa. W tych gałęziach spółdzielczość ma pewne osiągnięcia, ale nie takie, które by jej pozwalały na całkowite rozwiązanie danego problemu. Z drugiej strony państwo jest jak najżywiej zainteresowane pełnym uregulowaniem tego odcinka. Wówczas tworzy się formę mieszaną. Może być ona dwojakiego rodzaju: tam gdzie spółdzielczość ma wykształcone specjalne typy spółdzielni, np. spółdzielnie rybackie, mięsne — tworzy się centrale gospodarczo - rewizyjne danych spółdzielni z dostateczną ingerencją państwa, by ono mogło rozwiązać cały ten problem, operując nie tylko aparatem spółdzielczym, lecz również państwowym i prywatnym.

Drugie założenie naczelne jakie stoi u podstaw nowej struktury spółdzielczości polskiej, wynika również z innej podstawowej przesłanki ustroju planowej gospodarki społecznej: **plan gospodarczy państwa musi również obejmować obszar gospodarki nieuspołecznionej.** Zakłócenie w gospodarce planowej przy niespełnieniu tego wymogu przekreśliłoby może w konsekwencji cały sens planowania. Wiadomo, że największym obszarem gospodarki prywatnej w Polsce są indywidualne gospodarstwa chłopskie. Nie ma przed nami innego trudniejszego zagadnienia na odcinku planowania, jak znalezienie sposobów wprowadzenia planu gospodarczego na wieś polską. Nie ma w tej chwili innej formy koncentracji gospodarczej na wsi jak tylko forma spółdzielcza. Struktura jednak spółdzielczości wiejskiej nie była dotąd przygotowana do wypełnienia owej roli. Mamy na wsi drobne spółdzielnie spożywców, duże spółdzielnie rolniczo-handlowe, silne spółdzielnie mleczarskie, oraz nowe krystalizujące się dopiero gminne spółdzielnie „Samopomoc Chłopska". Z dyskusji są wyeliminowane spółdzielnie mleczarskie, których rola jest bezsporna. Pierwszą zmianą organizacyjną to połączenie owych drobnych spółdzielni spożywców, obejmujących najczęściej gromadę z gminnymi spółdzielniami „Samopomoc Chłopska". Nowa struktura przewiduje tu utworzenie **powiatowych związków spółdzielni gminnych** „Samopomoc Chłopska". Związki te przejmą dzisiejsze spółdzielnie rolniczo - handlowe, tak w siedzibach powiatów, jak i w innych miejscowościach. W ten sposób powstanie silne przedsiębiorstwo handlu rolniczego i przetwórstwa, obejmujące cały powiat.

Trzecim założeniem, które stoi u podstaw nowej struktury, to **postulat jedności ruchu spółdzielczego jako ruchu społecznego.** Spółdzielczość z pewnością nie stanowi odrębnej doktryny społecznej, która by stwarzała wizję nowego ustroju, ale z pewnością nie jest również tylko aparatem gospodarczym. Jest źródłem pobudek społecznych i odgrywa wielką rolę gospodarczą w procesie uspołecznienia człowieka gospodarującego. O istnieniu tego źródła decyduje świadomość udziału w wielkim ruchu społecznym, który w trafnych formach gospodarki społecznej może uczynić człowieka lepszym, stępić jego egoizm i wyzwolić potrzebę służby społecznej. Spółdzielczość zorganizowana jedynie w odrębnych centralach, a nie powiązana jednym wspólnym łańcuchem, nie posiadałaby warunków decydujących o kultywowaniu tego źródła. Stąd koncepcja Centralnego Związku Spółdzielczego obejmującego wszystkie spółdzielnie i wszystkie centrale, opartego na najszerszym samorządzie członkowskim, zapewnia spółdzielczości w nowej strukturze warunki, w których treść społeczna ruchu spółdzielczego może rozwijać się i pogłębiać. Ów Centralny Związek Spółdzielczy tak zbudowany, jest najżywszym zaprzeczeniem złośliwej plotki o tzw. upaństwowieniu spółdzielczości. Organy naczelne C. Z. S. wybrane na podstawie wyborów są reprezentantkami szerokiej opinii mas członkowskich.

POŁOWY DALEKOMORSKIE

W związku z definitywnym zakończeniem sezonu połowów śledzia na Morzu Północnym, spod Doggerbank powrócą ostatnie trawlery „Dalmoru". Dokładne daty powrotu statków nie są znane. Po powrocie wszystkie trawlery Tow. „Dalmor" przejdą skrupulatny przegląd techniczny i poczynią odpowiednie drobne naprawy — przed wyruszeniem na połów ryby białej w okolice Islandii.

Statki firmy „Ławica" odbędą jeszcze połowy śledzia w Kanale la Manche na początku grudnia, tymczasem z powodu panujących sztormów połów byłby zbyt niebezpieczny, więc zarówno „Polesie", „Deltra" jak i „Ławica" oczekują w portach zagranicznych polepszenia warunków łownych. W grudniu dołączy się do nich również, przeprowadzający drobne reperacje w Holandii, trawler „Pokucie". Po powrocie tych statków z Kanału skończą się ostatecznie rejsy śledziowe w tym roku.

MAPKI TERENÓW ŁOWNYCH

Zarząd Główny ZRMRP ponownie przypomina, że są do nabycia w Sekretariacne Związku w Gdyni i u Kontrolerów Rybołówstwa Morskiego mapki sytuacyjne, wytyczające tereny połowów sieciami dennymi i sieciami zestawnymi i taklami. Cena za 1 sztukę zł 100 (sto) plus dobrowolne opodatkowanie się na rzecz Tow. Przyjaciół Młodzieży Szkół Wyższych.

OSADNICTWO RYBACKIE

Wioska nad Zalewem Kamieńskim Stebnica posiadała na początku roku 1946 — 20 rybaków, 4 łodzie wiosłowe i 2 kutry w remoncie, istniał 1 zespół rybacki tow. niewodowego, rozporządzający jednym 300 metrowym niewodem. Obecnie wioska ta liczy 50 rybaków, posiada 25 jednostek pływających, w czym 2 kutry motorowe i 2 łodzie motorowe, jest 6 zespołów niewodowych, rozporządzających 7 niewodami, z których najmniejszy w wym. — 300 m, największy — 1.000 m. Rybactwo rozwinęło się dzięki pracy i wytrwałości tamtejszych osadników oraz pomocy Spółdzielni Rybackiej (200.000 zł), Centrali Rybnej (150.000 zł). Pożyczki wszystkie są regularnie spłacane. Stan spłat ca 50 proc. na dzień dzisiejszy. Stebnica łowiąca w pierwszych miesiącach 1946 r. od 3 do 6 ton miesięcznie, obecnie (np. w październiku) łowi do 30 ton miesięcznie.

ZMIANY I UZUPEŁNIENIA W PLANIE TRANSPORTU RYB MORSKICH.

Wagony lodownie i inne z rybami włączone do poc. osobowych zmieniających w drodze kierunek jazdy uwarunkuje się włączanie do poc. za parowozem, muszą posiadać przewody ogrzewcze w okresie ogrzewania pociągów, w przeciwnym razie nie wolno ich dodawać. Wagony bez przewodów ogrzewczych wolno włączać tylko do poc. osobowych — nie zmieniających kierunku na końcu pociągu. Napotkany wagon bez przewodów ogrzewczych w pociągu, zmieniającym kierunek, należy na tej stacji wyłączyć i wysłać najbliższym następnym pociągiem osobowym. Dla przewozu wag. z rybami do poszczególnych stacyj oraz dla zwrotu próżnych lodowni w razie braku pociągów towarowych ekspresowych — przewidziano specjalne pociągi i ilości wagonów. Pod względem przewozu ryby wędzone i solone traktuje się narówni z rybami świeżymi. Śledzie solone w beczkach nie uważa się za ryby solone i zmiany nie mają zastosowania do takich przesyłek. Nr wagonów z rybami przewidziane do wysłania w ciągu bieżącej doby w relacjach przewidzianych tym zarządzeniem, nadawca winien zgłosić Dyrekcji telefonów nr 1312 w godz. urzędowania tj. od godz. 8 do 14-ej minut 30, najpóźniej jednak przed czasem planowego odejścia pociągu. Pod tymże numerem można zasięgnąć wszystkich informacji odnośnie pociągów rybnych, ich numerów — przesyłek wagonowych itp.

STACJE RATOWNICZE

Na linii polskiego wybrzeża ma powstać w niedługim czasie szereg stacji ratowniczych dla ratowania rozbitków na Bałtyku. W celu postawienia tego zagadnienia na odpowiednim poziomie zaproszono wybitnego fachowca z dziedziny ratownictwa kpt. Hansa Hanssona ze Sztokholmu. Objechał on w towarzystwie przedstawicieli naszych Urzędów Morskich porty wzdłuż wybrzeża, — udzielając opinii przy ich wyborze na stacje ratownicze.

ULEPSZENIA TECHNICZNE DLA TRANSPORTU RYBY MORSKIEJ

Ostatnio stan taboru technicznego, zaangażowanego w akcji rozprowadzaniu ryby morskiej po kraju uległ znacznemu powiększeniu. Centrala Rybna posiada 22 samochody-chłodnie (semitrailery), z których 8 sztuk wysłano w głąb kraju dla ruchu poziomego, 150 sztuk konserwatorów, które rozesłano do poszczególnych miast (na razie 56 szt.) i zainstalowano, dalej 9 agregatów kolejowych, Ministerstwo Komunikacji przydzieliło Centrali 48 wagonów-chłodni i 12 wagonów towarowych, które Stocznia Nr 3 obecnie wyposaża w potrzebne urządzenia.

POŁOWY WIELORYBNICZE DADZĄ MILION BECZEK TRANU

W nadchodzącym antarktyckim sezonie wielorybniczym, zaczynającym się w grudniu, Norwedzy wyślą 9 statków - przetwórni, o pojemności 25.000 dwt. Każdy statek posiada dzienną zdolność produkcyjną 450 ton tłuszczu wielorybiego. Statki te są zbudowane jako tankowce i między sezonami połowów będą mogły być użyte do transportu ropy.

Poza 9 statkami norweskimi wezmą udział 3 ekspedycje brytyjskie, jedna południowo-afrykańska, jedna holenderska, jedna radziecka i dwie japońskie. Poza tym będą 3 stacje lądowe.

Stosownie do umowy międzynarodowej połowy są ograniczone do okresu od 8 grudnia do 7 kwietnia. Poza tym całkowity połów nie może przekroczyć 16.000 jednostek wielorybów niebieskich. Jest to taka sama kwota, jak w roku ub.

W sezonie ubiegłym złowiono ponad 15.000 jednostek, w sezonie następnym kwota maksymalna będzie osiągnięta z łatwością ze względu na zatrudnienie 2 dodatkowych statków-przetwórni, zwiększonej ogólnie ilości statków, łowiących oraz ze względu na to, iż ekspedycja ZSRR przybędzie na miejsce połowu na czas, a nie spóźni się jak w ub. roku.

KOMISJA POROZUMIEWAWCZA

zwraca uwagę firm zainteresowanych wagonowymi transportami ryb koleją, że sprawny przewóz zależny jest nie tylko od personelu kolejowego, lecz również od nadawcy.

Firmy zainteresowane winne przestrzegać ściśle wszystkich odnośnych wskazówek i przepisów transportowych, które natychmiast po ich ukazaniu podajemy do wiadomości. W wypadkach koniecznych informacji w tym względzie udziela Komisja Porozumiewawcza, Gdynia, ul. Waszyngtona 32, telefon 2-21-21 lub DOKP Gdańsk — Wydział Ruchu.

DZIENNIK OKRĘTOWY

Uwaga! Już od dnia 24.11. br. można nabywać w Dziale Studiów i Propagandy MIR nowe Dzienniki Okrętowe dla statków rybackich w cenie zł 1.000 za egzemplarz. Dzienniki zostały opracowane na żądanie Władz Centralnych przez Władze Rybackie przy udziale Komisji Techn. Związku Rybaków Morskich R. P. Oparte są na naszych wzorach przedwojennych i obecnych „logbuchach" angielskich i holenderskich, zastosowano obecne doświadczenia rybołówstwa polskiego oraz przeprowadzono praktyczne próby.

Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni
Przegląd Przemysłowo - Handlowy
Dział Informacyjno sprawozdawczy
Związku Zrzeszeń Kupieckich woj. gdańskiego

Pierwsze wyniki akcji koncesjonowania na Wybrzeżu

800 FIRM ZREZYGNOWAŁO Z PROWADZENIA HANDLU

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni zebrała pierwsze dane z akcji koncesjonowania na terenie województwa gdańskiego. Na 6804 zobowiązanych złożyło wnioski 88,3 proc., czyli około 800 firm handlowych i usługowych zrezygnowało z dalszej działalności. Pod względem rozmieszczenia terytorialnego sprawa przedstawia się następująco: w Gdyni złożono 1359 wniosków, w Gdańsku z powiatem 1395, w Sopocie 334, w Wejherowie 315, w Tczewie 292, w Starogardzie 259, w Elblągu 327, w Kartuzach 225, w Kościerzynie 196, w Kwidzyniu 189, w Lęborku 199, w Malborku 163, w Sztumie 68.

Ogółem na terenie całego województwa tytułem opłat koncesyjnych wpłacono 99.148.947 zł, z czego w Gdyni — 34.389.382, w Gdańsku — 25.954.400 i w Sopocie — 7.633.814 zł.

Inauguracja cyklu konferencji prasowych Izby Przemysłowo-Handlowej

W dniu 13 bm. odbyła się w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni pierwsza konferencja prasowa, poświęcona omówieniu szeregu zagadnień aktualnych ogólnie, a zagadnieniu rzeczoznawstwa portowego w szczególności. Konferencja odbyła się pod przewodnictwem prezesa Izby, prof. Ocioszyńskiego, który w zagajeniu naszkicował zasadnicze zadania stojące przed samorządem gospodarczym w powojennej Polsce, oraz wskazał na istotne trudności, przed którymi stoi dzisiaj ten samorząd. Zaproszeni do dyskusji przedstawiciele prasy zadawali pytania dotyczące najróżniejszych spraw wchodzących w zakres działania Izby, otrzymując natychmiastowe wyjaśnienia od przewodniczącego, dyrektora Izby mgra Kawczyńskiego, oraz obecnych na konferencji naczelników wydziałów. Przemówienie o ogólnych zadaniach Izby gdyńskiej i o konkretnych jej pracach bieżących wygłosił dyr. Kawczyński, po czym referat o rzeczoznawstwie portowym odczytał naczelnik wydziału żeglugowego Izby mgr Kotowski. Dyskusja przeciągnęła się do kilku godzin.

M. in. w konferencji, inaugurującej cykl podobnych spotkań prasowych wzięli udział przedstawiciele „Dziennika Bałtyckiego", „Kuriera Morskiego", „Głosu Wybrzeża", „Il. Kuriera Polskiego", „Rzeczpospolitej", „Gazety Ludowej", „Morskiego Przeglądu Gospodarczego", „Głosu Wielkopolskiego", „Socjalistycznej Agencji Prasowej", „Expressu Wieczornego" i „Robotnika".

Akcja szkolenia kupiectwa na Wybrzeżu

Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni przystąpiła do organizacji kursów handlowych dla kupiectwa

Zagadnienie braków kwalifikacyjnych wśród zawodowego kupiectwa coraz bardziej interesuje zarówno władze państwowe, jak i szeroki ogół społeczeństwa. Staje się ono obecnie tym bardziej aktualne, że jesteśmy w pełnym toku akcji koncesjonowania handlu, a jak wiadomo, jednym z warunków uzyskania koncesji w myśl. rozp. Min. Przem. i Handlu z dnia 22 sierpnia br., jest posiadanie przygotowania fachowego. W okresie niewoli, a także po wojnie do zawodu kupieckiego weszła spora ilość ludzi do pracy tej mało przygotowanych i nie posiadających potrzebnej wiedzy teoretycznej i praktycznej z dziedziny handlu.

W związku z koniecznością uzupełnienia tych braków i chcąc przyjść z pomocą tym sferom kupieckim, które w obliczu koncesjonowania zmuszone są uzupełniać braki kwalifikacyjne, Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni w porozumieniu z organizacjami kupieckimi i kupieckim Instytutem Wiedzy Zawodowej przystąpiła do organizacji kursów handlowych, których ukończenie da między innymi podstawę do pozytywnego zaopiniowania wniosków o uzyskanie koncesji.

W kursach uczestniczyć mogą kupcy, posiadający obecnie przedsiębiorstwa, wykwalifikowani pracownicy kupieccy, kupcy przedwojenni nie posiadający obecnie własnych przedsiębiorstw oraz kupcy przedwojenni, zatrudnieni w innych sektorach gospodarczych. Pierwszeństwo udziału w kursach przysługuje kupcom, posiadającym przedsiębiorstwa obecnie. Izba Przemysłowo - Handlowa w Gdyni przewidziała również kategorię kupiectwa, którego uczestnictwo w kursach jest obowiązkowe: to ci, którzy nie posiadają przygotowania fachowego, a mianowicie nie nabyli do roku 1945 praktycznej wiedzy kupieckiej, nie posiadali w dniu 1-go września 1947 roku ukończonych studiów handlowych, ekonomicznych — lub spółdzielczych na wyższych uczelniach krajowych lub zagranicznych, względnie nie posiadają świadectwa ukończenia szkoły handlowej i jednorocznej praktyki kupieckiej.

Przepisy ogólne

dla rzeczoznawców ustanowionych przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni

§ 1

Na podstawie art. 4 pkt. 7 rozporządzenia Prezydenta R. P. o izbach przemysłowo - handlowych z dnia 15 lipca 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr 67, poz. 591) prezes Izby ustanawia i zaprzysięga rzeczoznawców na okres 3-ch lat dla wydania opinii i stwierdzenia stanu faktycznego oraz innych działań, wymagających wiarogodności i znajomość rzeczy w zakresie przedmiotów, czynności i spraw, związanych z eksploatacją portów, żeglugą, przemysłem, handlem, bankowością, księgowością, organizacją i prowadzeniem przedsiębiorstw itp.

§ 2

Kandydat na rzeczoznawcę powinien mieć nieskazitelną przeszłość i odpowiadać następującym warunkom:

1) Ukończony co najmniej 25 rok życia.

2) Obywatelstwo Polskie.

3) Przy składaniu podania kandydat na rzeczoznawcę powinien przedłożyć świadectwo (dyplom) uczelni, jako dowód posiadania teoretycznych wiadomości w zakresie specjalności, w jakiej kandydat na rzeczoznawcę chciałby wykonywać czynności rzeczoznawcy oraz dowody, stwierdzające posiadanie dostatecznej praktyki w zakresie danej specjalności. Prezes Izby może uznać za wystarczające dla wykazania kwalifikacji dowody praktyki.

4) Kandydat na rzeczoznawcę winien ponadto podać nazwiska co najmniej 3-ch osób, które mogłyby udzielić referencji odnośnie jego kwalifikacji moralnych i fachowych.

§ 3

Sprawdzanie posiadanych przez kandydata na rzeczoznawcę kwalifikacji dokonuje Komisja, złożona z dwóch fachowców danej specjalności oraz przedstawiciela Izby Przemysłowo Handlowej.

Prezes Izby, w razie wypadku nabrania przekonania na podstawie przedłożonych przez kandydata na rzeczoznawcę dowodów oraz uzyskanych referencji, że kandydat posiada dostateczne kwalifikacje do spełnienia czynności rzeczoznawcy, może zwolnić kandydata od komisyjnego sprawdzenia kwalifikacji fachowych.

Po stwierdzeniu potrzebnych kwalifikacji u kandydata na rzeczoznawcę może on otrzymać tymczasowe upoważnienie do wykonywania czynności rzeczoznawcy na roczny okres próbny. Upoważnienie to może być każdego czasu cofnięte. Po upływie okresu próbnego upoważnienie tymczasowe podlega zastąpieniu przez nominację, wydaną po zaprzysiężeniu rzeczoznawcy przez Prezesa Izby. Przy odbieraniu tymczasowego upoważnienia względnie nominacji rzeczoznawca wnosi do Izby ustaloną opłatę.

§ 4

Izba wydaje nominację na rzeczoznawców tylko pojedynczym osobom fizycznym, a nie przedsiębiorstwom handlowym, spółkom, spółdzielniom itp.

§ 5

Rzeczoznawca może wykonywać swoje czynności w okręgu Izby, w którym winien mieć stałe miejsce zamieszkania. Rzeczoznawca obowiązany jest zawiadomić Izbę o każdej zmianie adresu.

§ 6

Prezes Izby może także mianować rzeczoznawców, mających swe miejsce zamieszkania poza okręgiem Izby.

Rzeczoznawca może wykonywać swoje czynności w okręgach innych Izb tylko po uzyskaniu nostryfikacji odnośnej Izby.

§ 7

Rzeczoznawca winien wykonywać swoje czynności bezstronnie, starannie i sumiennie, a ponadto jest zobowiązany do przestrzegania przepisów prawa. Rzeczoznawca winien zawsze zachować godność swego stanowiska.

§ 8

Rzeczoznawca obowiązany jest wystawiać wszelkie orzeczenia na atestach, wydanych przez Izbę Przemysłowo-Handlową w Gdyni oraz prowadzić:

1) dokładny kopiał atestów,

2) dziennik czynności, zawierający:

   a) datę wystawienia oraz liczby porządkowe atestów,

   b) nazwę firmy względnie osoby, na której zlecenie dokonano ekspertyzy i wydano atest,

   c) okoliczności szczególne, związane z wykonaniem zlecenia,

   d) pobrane opłaty.

Treść orzeczenia winna zawierać sposób przeprowadzonej ekspertyzy.

Rzeczoznawca winien u siebie przechowywać w ciągu 5 lat kopie atestów, a ponadto doręczyć Izbie drugie kopie co miesiąc, najpóźniej do dnia 10 za miesiąc ubiegły.

Izba Przemysłowo - Handlowa wykonuje nadzór nad działalnością rzeczoznawców, a ponadto ma prawo domagać się dostarczenia sprawozdania z działalności oraz przedłożenia kopiału atestów i dziennika czynności dla kontroli.

Atesty, sporządzone nakładem Izby Przemysłowo-Handlowej, nabywa rzeczoznawca w biurze Izby po ustalonej cenie.

§ 9

Rzeczoznawca ponosi całkowitą odpowiedzialność za treść wystawionego przez siebie atestu.

Za stwierdzenie stanu faktycznego odpowiada rzeczoznawca prawnie bezpośrednio wobec strony, a wobec Izby dyscyplinarnie.

§ 10

Rzeczoznawcy nie wolno pod rygorem odwołania i unieważnienia wydanego orzeczenia wykonywać ekspertyzy dla zleceniodawcy, z którym jest spokrewniony, lub od którego jest służbowo zależny, lub też dla przedsiębiorstwa, którego jest udziałowcem.

§ 11

Rzeczoznawca może posługiwać się siłami pomocniczymi, za których pracę ponosi całkowitą odpowiedzialność.

§ 12

Rzeczoznawcę obowiązuje tajemnica służbowa co do wiadomości, uzyskanych przez niego w związku z wykonywaniem swoich czynności.

§ 13

Rzeczoznawca może odmówić wykonania ekspertyzy tylko z ważnych powodów i na żądanie Izby winien odmowę udowodnić.

§ 14

Rzeczoznawca pobiera za swe czynności opłaty według taryf, ustalonych przez Izbę Przemysłowo-Handlową i zatwierdzonych przez Prezydium Izby. Taryfy te podlegają ogłoszeniu. O ileby dla pewnego przypadku ustalona taryfa opłat nie przewidywała taksy, może rzeczoznawca pobrać opłatę, odpowiadającą usprawiedliwionym okolicznościom. W tym przypadku winien uzgodnić z zleceniodawcą wysokość opłaty przed przystąpieniem do pracy. W razie zatargu na tym tle, sprawę rozstrzyga ostatecznie Izba Przemysłowo-Handlowa w Gdyni. Ponadto rzeczoznawca ma prawo do zwrotu poniesionych kosztów efektywnych, które powstały w związku z otrzymanym zleceniem przeprowadzenia ekspertyzy.

§ 15

Wszelkie zażalenia na rzeczoznawców z powodu niewłaściwego wykonania czynności wnosi się do Prezesa Izby, który może wyciągnąć konsekwencje z usterek, błędów i nieprawidłowości, których dopuścili się rzeczoznawcy przy wykonywaniu swoich czynności.

Sprawy zarzutów o przekroczenie obowiązków i zadań rzeczoznawców podlegają rozpatrywaniu i ocenianiu Komisji Etyki Zawodowej, po czym ostateczną decyzję podejmuje Prezes Izby.

§ 16

Rzeczoznawcy może być cofnięte upoważnienie do wykonywania swoich czynności przez Prezesa Izby bez podania motywów.

§ 17

Rzeczoznawca jest obowiązany, pod rygorem utraty upoważnienia do wykonywania swoich czynności, stawić się na wezwanie do Izby, celem udzielenia wyjaśnień względnie omówienia spraw, związanych z wykonywaniem czynności rzeczoznawcy.

§ 18

Wykaz ustanowionych i zaprzysiężonych rzeczoznawców zajduje się w biurze Izby do wglądu dla osób zainteresowanych.

Nazwiska zaprzysiężonych rzeczoznawców będą podawane do publicznej wiadomości.

§ 19

Rzeczoznawca legitymuje się otrzymanym z Izby upoważnieniem względnie nominacją.

§ 20

Rzeczoznawca ma prawo używania pieczątki podłużnej z napisem: imię i nazwisko — zaprzysiężony rzeczoznawca .... przy Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, oraz adres.

§ 21

Wygaśnięcie uprawnień rzeczoznawcy następuje:

1) na własny wniosek,

2) na wypadek śmierci rzeczoznawcy,

3) wskutek odwołania rzeczoznawcy przez Prezesa Izby,

4) po upływie okresu 3 lat, o ile nominacja nie zostanie przedłużona.

Po wygaśnięciu uprawnień rzeczoznawca obowiązany jest zwrócić akt nominacyjny Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

§ 22

Przepisy powyższe obowiązują wszystkich rzeczoznawców Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.

Dla poszczególnych grup rzeczoznawców może Izba wydać szczegółowe przepisy.

§ 23

Przepisy niniejsze zostały zatwierdzone przez Prezydium Izby Przemysłowo-Handlowej w dniu 25 lipca 1947 r. i wchodzą w życie z dniem 1 sierpnia 1947 r.

Polish Sea Chronicle

SHIP TRAFFIC AT GDYNIA

	Number of ships	
	October	November
entered	244	218
cleared	250	238

The number of vessels arrived at Gdynia in November amounted to 218 as against 244 in October. Vessels cleared with cargo were 238 in November, 250 in October. In both months the Swedish flag was mostly seen and held the lead. It was followed in November by the Danish, Polish, Finnish, Norwegian, Russian, Dutch, U. S. A.-, British, Panamanian, Italian an Greek flag.

SHIP TRAFFIC AT SZCZECIN

In November 568 vessels entered the port of Szczecin under 12 flags as follows:

Swedish	391
Danish	89
Polish	29
Norwegian	24
Finnish	24
Dutch	4
British	2
„Allied forces C"	1
Soviet-Union	1
French	1
Peruvian	1
South-African	1

Compared with the preceding months the turnover of shipping was in November the highest. The turnover in October totalled 98 639 tons net (288 vessels) thus yielding an increase over 84.944 tons net (325 vessels) in September.

IMPORT AND EXPORT TROUGH SZCZECIN

In import the most important items were ores and livestock (almost entirely hoarses), in export coal, coke and bunker totalling 113.000 tons i. e. 16,3 tons more than in October.

COAL EXPORT IN NOVEMBER

Coal cargo handled by the Polish ports of Gdynia, Gdańsk, Ustka and Szczecin showed an increase over October, the total turnover being 867.616 tons against 839.494 tons. The turnover being made up of:

November	October	
336.216 tons	297.466 tons	at Gdynia
387.171 „	411.883 „	at Gdańsk
31.229 „	33.445 „	at Ustka
113.000 „	96.700 „	at Szczecin

The figure of 867.616 tons yielded an increase of 28.122 tons and may be considered the peak figure in this year.

SZCZECIN

For the time being the port of Szczecin disposes of 24 transhipment equipments now in action. They consist of: 14 electrical cranes installed on the Silesian, Huk, Casubian and Starówka quay, 2 railway cranes, 7 floating cranes with a total capacity of 340 tons and one transferred by the Soviet administration. 22 war-damaged cranes are now being installed and will still in this year be reoperated. They indeed enable Szczecin to handle cargo to greater extent than so far.

Preparation works connected with opening the ferry traffic between Szczecin/Swinoujscie and Trelleborg (Sweden) are being carried out. The opening of the ferry traffic will take place still in December.

A free custom zone will be created in the next future in the port of Szczecin. This will be of much importance above all for Czechoslovakia in view of the economic convention recently concluded with Poland. The free zone will be destined for general cargo transit traffic.

On the 16-th, November the vessel under Danish flag s/s „Arso" was the 1.000-th vessel calling at Szczecin. Her master was given at this opportunity a memorial cigarette-case.

For the sugar export a big warehouse has been rebuilt on the Ucho quay at Szczecin. The sugar of this year production arriving at Szczecin can safley be sfored up here until shipped.

IRON IMPORT AND TRANSIT TROUGH GDAŃSK

39 vessels with iron ore as import or transit cargo entered Gdańsk in November. The iron ore totalled 100.513 tons, whereof 53.897 tons for Czechoslovakia and 46.616 tons for Poland.

Besides iron ore, transit cargo was:

2.000 tons grain
308 tons pig iron
452 tons general cargo.

DARŁOWO — NEW PORT FOR COAL LOADING

Darłowo, the small port in the western part of the Polish coast has been adapted to coal loadings and will be operated in December. Darłowo is the second small port being adapted behing Ustka. The third small port to be adapted is Kołobrzeg.

MORSKI PRZEGLĄD GOSPODARCZY W 1947 R.

Autorzy:

Stefan Askanas
Czesław Bobrowski
Stanisław Bonarek
Witold Bublewski
Władysław Giedrojć
Mgr Franciszek Gołębiowski
Inż. Jan Gumowski
Inż. Mikołaj Gutowski
Dr Tadeusz Hejnar
Dr Stefan Jędrychowski
Mgr Tadeusz Kaszyński
Inż. Józef Kałczyński
Mgr Józef Kawczyński
Inż. Eugeniusz Kwiatkowski
Dr F. Lubecki
Mgr Ludwik Milanowski
Inż. Z. Modliński
Mgr Stanisław Monseu
Dr Mieczysław Piekarski
Mgr Stefan Piskorski
Inż. Porębski
Mgr Stefan Preibisz
Eugeniusz Przetacznik
Inż. Adolf Riedel
Inż. Stanisław Różański
Tadeusz Skonieczny
Mgr Antoni Skotnicki
Mgr Bolesław Srocki
Inż. Andrzej Stołągiewicz
Kazimierz Strzegocki
Inż. Władysław Szedrowicz
Prof. Inż. Władysław Tomaszewski
Inż. Bronisław Welczer
A. Wiatrak
Halina Wierzchucka
Mgr Kazimierz Zagórny
Mgr Zbigniew Zaremba
Jan Żerkowski
Leon Marszałek



Ważniejsze zagadnienia:

Na szlakach Polski Morskiej
Perspektywy gospodarczego rozwoju Wybrzeża
Wybrzeże wobec Trzyletniego Planu
Problemy komunikacyjne morsko - śląskie
Trudności w realizacji zamierzeń inwestycyjnych na Wybrzeżu
Komunikacja kolejowa portów delty Wisły
Problem odbudowy miast morskich
Rola i zadania Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża w akcji odbudowy i zagospodarowania Wybrzeża
Organizacja pracy portów
Maklerstwo okrętowe wobec Plan Ptrzyletniego
Kredytowa Akcja Interwencyjna Delegatury Rządu dla Spraw Wybrzeża
Polskie rybołówstwo morskie
Zagadnienia handlu na Wybrzeżu
Spedycja portowa
Cele i zadania Związku Gospodarczego Miast Morskich
Odbudowa Szczecina
Rola dróg wodnych w rozwoju portów morskich
Osadnictwo rybołówstwa morskiego
Na drodze ekspansji morskiej
Żegluga śródlądowa a porty Gdańsk — Gdynia
Niektóre postulaty komunikacyjne Wybrzeża
Kryzys dorsza czy kryzys organizacji?
Problemy mieszkaniowe Szczecina
Potrzeby telekomunikacji Wybrzeża
Problem zagospodarowania ziemi nadmorskiej
Porty polskie w oczach zagranicy
Zagadnienie akordu w pracach portowych
Spółdzielczość idzie naprzód
Zagadnienie odbudowy polskiej floty handlowej
Bilans Targów Gdańskich
Rola i możliwości gospodarcze Pomorza Zachodniego
Udział Biura Regionalnego CUP w Gdańsku w planowaniu gospodarczym
Plan inwestycyjny rybołówstwa na rok 1948
Rolnictwo regionu gdańskiego
Spółdzielczość woj. gdańskiego w planie gospodarczym na rok 1948
Inicjatywa prywatna Wybrzeża w planie gospodarczym na rok 1948
Stocznie rybackie
Odbudowa miast i wsi woj. gdańskiego
Funkcjonalne powiązania w realizacji planu państwowego na Wybrzeżu

Odpowiedzialni za działy redakcyjne:
Dział prawny: Dr Mieczysław Piekarski
Kroniki Rynków Kolonialnych: Aleksander Wiatrak
Kroniki Spółdzielczej: Józef Iżycki

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
Gdynia: Świętojańska 99 — Tel. 27-242
P. K. O. XI - 111
Redaktor naczelny Mgr K. ZAGÓRNY-KRETOWICZ

Odpowiedzialni za działy redakcyjne:
Kroniki Kupieckiej: Mgr Tadeusz Kaszyński
Kroniki Księgowości: Mgr Stefan J. Krzyżaniak.
Kroniki Szczecińskiej: Mgr Czesław Piskorski

Tłoczono w Drukarni Nr 8 Spółdzielni Wydawniczej „Czytelnik", Gdynia, ul. Mściwoja Nr 7, tel. 26-239 W-09920